

VŠB – Technická univerzita Ostrava
Fakulta strojní
Institut dopravy

**Analýza provozování nepravidelné
autobusové dopravy**

**(Analysis of the Operation of Irregular Bus
Services)**

Student:
Vedoucí bakalářské práce:

Petr Vokurka
Doc. Ing. Ivana Olivková, Ph.D.

Ostrava 2011



VŠB - Technická univerzita Ostrava
Fakulta strojní
Institut dopravy

Zadání bakalářské práce

Student: **Petr Vokurka**
Studijní program: B2341 Strojírenství
Studijní obor: 2301R003 Dopravní technika a technologie
Specializace: 10 Dopravní technika
Téma: **Analýza provozování nepravidelné autobusové dopravy**
Analysis of the Operation of Irregular Bus Services

Zásady pro vypracování:

Cíl: Cílem bakalářské práce je provést analýzu provozování nepravidelné autobusové dopravy konkrétní firmy.

Osnova:

1. Úvod
2. Analýza legislativy v oblasti provozování vnitrostátní a mezinárodní nepravidelné autobusové dopravy
3. Analýza nákladů a výnosů konkrétní dopravní firmy
4. Přehled výkonových ukazatelů v daných časových obdobích
5. Kalkulace cen
6. Návrh na zvýšení efektivnosti přeprav
7. Závěr

Seznam doporučené odborné literatury:

1. Surovec, P. Provoz a ekonomika silniční dopravy I. Ostrava: VŠB-TU Ostrava. 2000. ISBN 80-7078-735-X
2. Meloun, M. Militký, . Statistické zpracování experimentálních dat v chemometrii, biometrii, ekonometrii a v dalších oborech přírodních, technických a společenských věd. 2. vyd. Praha: East Publishing. 1998. 839 s. ISBN 80-7219-003-2
3. Anděl, J. Statistické metody 4. upr. vyd. Praha: Matfyzpress. 2007. 299 s. ISBN 80-7378-003-8
4. Zákony a předpisy v oblasti provozování nepravidelné autobusové dopravy
5. Interní materiály dopravní firmy

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Ivana Olivková, Ph.D.**

Datum zadání: 17.12.2010

Datum odevzdání: 23.05.2011

doc. Ing. Vladimír Smrž, Ph.D.
vedoucí katedry



prof. Ing. Radim Farana, CSc.
děkan fakulty

**Prohlášení studenta**

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že údaje o kvalifikační práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě : 23.5.2011

podpis

Jméno a příjmení autora práce: **Petr Vokurka**


Adresa trvalého pobytu autora práce: **Raškov 159
789 64 Bohdík**



Místopřísežné prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

✱ V Ostravě: 23.5.2011


.....
podpis studenta



Obsah

Obsah	5
Seznam použitého značení	8
1 Úvod	9
1.1 Představení firmy VOBUS, v.o.s.	10
1.2 Vozový park firmy VOBUS, v.o.s.....	11
2 Analýza legislativy provozování vnitrostátní a mezinárodní nepravidelné autobusové dopravy	14
2.1 Právní úprava podnikání v silniční osobní dopravě	14
2.2 Podmínky provozování silniční osobní doprav	15
2.2.1 Základní podmínky pro provozování silniční osobní dopravy	16
3 Analýza nákladů a výnosů konkrétní dopravní firmy	18
3.1 Přehled tržeb od roku 1993 do roku 2010	18
3.2 Přehled nákladů od roku 2006 do roku 2010.....	20
3.3 Pohonné hmoty.....	21
4 Přehled výkonových ukazatelů v daných časových obdobích.....	23
4.1 Ujeté kilometry	23
4.2 Tržby v závislosti na počtu najetých kilometrů.....	25
4.3 Přehled ujetých kilometrů a spotřebovaných pohonných hmot jednotlivých autobusů v jednotlivých letech	25
4.4 Tržby a počty přeprav jednotlivých vozidel v jednotlivých letech od roku 2006 do roku 2010	33
4.5 Tržby a počty přeprav v jednotlivých měsících od roku 2006 do roku 2010	35
5 Návrhy na zvýšení efektivity přeprav	38
5.1 Prodej autobusu.....	38
5.1.1 Prodejní cena	39
5.2 Návrh nákupu autobusu	39
5.2.1 Požadavky na vybavení	40
5.2.2 Navržené vozy	40
5.3 Založení vlastní cestovní kanceláře	41
5.4 Návrhy nových přeprav	42
5.4.1 Návrhy konkrétních tuzemských přeprav.....	43
5.4.2 Návrhy konkrétních zahraničních přeprav	44



6	Kalkulace cen	46
6.1	Kalkulace tuzemských přeprav.....	46
6.2	Kalkulace zahraničních přeprav	48
6.3	Srovnání nákladů na jedno místo mezi autobusem navrženým k prodeji a autobusem navrženým ke koupi.....	49
6.4	SWOT analýza.....	50
7	Závěr.....	51
8	Seznam použité literatury	52
9	Seznam příloh.....	53



ANOTACE

VOKURKA, P. Analýza provozování nepravidelné autobusové dopravy. Ostrava: Institut dopravy, Fakulta strojní VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2011, ..., Bakalářská práce, vedoucí Olivková, I.

V bakalářské práci je zpracována podrobná analýza provozování nepravidelné autobusové dopravy na příkladu konkrétní firmy. V úvodu je charakteristika této firmy a prostředí, ve kterém působí. Dále je provedena analýza legislativy pro provozování vnitrostátní a mezinárodní nepravidelné autobusové dopravy, a analýza nákladů a výnosů. Následuje přehled výkonových ukazatelů v období od roku 2006 do roku 2010 a návrh na zvýšení efektivity přeprav s kalkulací cen pro nově navržené přepravy. V závěru je popsán výsledek této práce s celkovým zhodnocením.

ANOTATION

VOKURKA, P. Analysis of the Operation of Irregular Bus Services. Ostrava: Institute of Transport, Faculty of Mechanical Engineering VŠB – Technical University of Ostrava, 2011, ..., Thesis, head: Olivková I.

In my thesis is elaborated the detailed analysis of the operation of charter bus services to the example of the concrete company. In the introduction is the characteristics of this company and the environment in which its operates. Furthermore, the analysis of legislation for the operation of national and international irregular bus services, and cost-benefit analysis. Below is the overview of performance indicators in the period from 2006 to 2010 and my proposal to increase the efficiency of transportation with the calculation of prices for newly designed transport. The conclusion of this work describes the overall evaluation.



Seznam použitého značení

Značení	Význam
DPH	Daň přidané hodnoty
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
EU	Evropská unie
EHP	Evropský hospodářský prostor
ČR	Česká republika
ČSSR	Československá socialistická republika
PHM	Pohonné hmoty
CA	Cestovní agentura
CK	Cestovní kancelář



1 Úvod

Cílem bakalářské práce je provést analýzu provozování nepravidelné autobusové dopravy a navrhnout opatření pro zvýšení efektivnosti přeprav. Tato analýza byla zpracována na příkladu konkrétní autobusové společnosti, a to firmy Vobus, v.o.s., se sídlem v Hanušovicích.

V úvodu je zpracována charakteristika této firmy a jejího vozového parku. Následující kapitola osvětluje aktuální platnou legislativu k provozování vnitrostátní a mezinárodní nepravidelné autobusové dopravy.

Na základě dat poskytnutých firmou Vobus, v.o.s., byly dále vypracovány analýzy nákladů a výnosů a také přehled výkonových ukazatelů. Hodnoty tržeb a najetých kilometrů jsou zaznamenány od začátku působení firmy do roku 2010. Další tabulky a grafy vycházejí z dat posledních 5 let. Výsledkem provedené analýzy všech získaných údajů se staly informace, na základě kterých byly vytvořeny návrhy na zvýšení efektivnosti přeprav.

Můj vztah k problematice provozování nepravidelné autobusové dopravy je velice blízký, protože jsem synem jednoho ze spolumajitelů jmenované firmy. Vlastním všechna řidičská oprávnění a v případě nutnosti vypomáhám v této firmě jako řidič. Z toho důvodu jsem si vybral a zpracoval téma, již je obsahem bakalářské práce a pevně věřím, že její výsledky budou kladně využity přímo v praxi a do budoucna se promítnou do činnosti firmy Vobus, v.o.s. tak, aby zůstala spokojenost na straně majitelů i zákazníků. Protože heslo zní: „Spokojenost zákazníka = prosperující firma“.

Všechna interní firemní data a informace byly zpracovávány se souhlasem majitelů firmy.

1.1 Představení firmy VOBUS, v.o.s.

Vznik firmy Vobus, v.o.s. Hanušovice, soukromé autobusové dopravy, se píše k datu 1. 1. 1993. Společnost založili tři bratři: Petr, Josef a Ivo Vokurkovi. Firma je zapsána v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Ostravě v oddíle A XVII, vložka 682. Od svého vzniku až do současnosti funguje společnost nepřetržitě, spolehlivě a řádně. Dne 6. 11. 2000 se tato společnost rozrostla i o vlastní cestovní agenturu.

Firma se specializuje na provozování vnitrostátní a mezinárodní autobusové dopravy osob po celé ČR a Evropě. Dále provozuje zvláštní linkovou dopravu pro zadavatele Město Hanušovice. Zakázky získává hlavně od cestovních kanceláří, škol, různých organizací, sportovních a jiných klubů i jednotlivců. K přednostem této firmy patří rodinné prostředí, nepřetržitý dispečink, smluvní ceny a jednání na vysoké úrovni. Za dobu 18 let provozování si společnost utvořila stálý okruh hlavních partnerů, s kterými pravidelně spolupracuje a zajišťuje pro ně přepravní činnost i další služby.

Sídlo firmy se nachází v podhůří Jeseníků ve městě Hanušovice, okres Šumperk. Zde je jak dispečink, tak místo pro odstavné stání pro celý vozový park. Oblast sídla společnosti Vobus, v.o.s., se vyznačuje poměrně vysokou nezaměstnaností a z toho plyne i špatná koupěschopnost obyvatel tohoto kraje. Tato skutečnost vytváří obtížnější podmínky pro podnikání v porovnání s firmami sídlícími ve velkých městech s více obyvateli, a tedy větším zájmem o přepravní služby. Dalším nepříznivým vlivem je velká konkurence. V okolí Hanušovic existuje přibližně deset dalších společností zabývajících se silniční osobní dopravou. I přes tyto překážky však firma Vobus nemá problémy se zajištěním přepravní činnosti během celého roku, zejména díky rozsahu poskytovaných služeb a stálému okruhu zákazníků.



Obr. č. 1: Sídlo firmy Vobus, v.o.s.

Kostru společnosti tvoří, jak už bylo výše zmíněno, tři spoluvlastníci. Dále pak dva zaměstnanci a čtyři brigádníci (celkem 5 zaměstnanců + 4 brigádníci).

Mezi největší výhody firmy patří:

- různorodý vozový park s obsaditelností od 4 osob do 49 osob,
- možnost přepravy větších zavazadel (kol, lyží, lodí...),
- vlastní technická základna (5 velkoprostorových garáží, dílna, venkovní místo pro odstavné stání).

V současné době společnost disponuje dvěma malými a sedmi velkými autobusy. Všechny autobusy jsou využívány k tuzemské i zahraniční dopravě. V loňském roce byl obnoven vozový park zánovním autokarem značky Renault Iliade RTX, který pomohl zvýšit kvalitu poskytovaných služeb.

1.2 Vozový park firmy VOBUS, v.o.s.

Tab. č. : 1: Vozový park firmy Vobus, v.o.s. [4]

Vůz	Obsaditelnost	Výbava
Škoda Fabia	4 místa	závěs, možná přeprava zboží, rádio
Ford Transit	8 míst	závěs, možná přeprava zboží, rádio
Fiat Ducato	14 míst	závěs, rádio
Iveco Thesi	24 míst	závěs, polohovatelná sedadla, rádio
Karosa LC 735	45 míst	rádio
Karosa LC 935	45 míst	závěs, kávovar lednice, poloklimatizace, polohovatelná sedadla, rádio
Karosa LC 935	45 míst	závěs, kávovar lednice, poloklimatizace, video, polohovatelná sedadla, rádio
Karosa LC 936	45 míst	závěs, kávovar, lednice, klimatizace, video, polohovatelná sedadla, rádio
Karosa HD 12	49 míst	kávovar, lednice, klimatizace, DVD přehrávač, rádio WC, polohovatelná sedadla
Renault Iliade RTX	49 míst	kávovar, lednice, klimatizace, DVD přehrávač, rádio WC, polohovatelná sedadla



Obr. č. 2: Škoda Fabia



Obr. č. 3: Ford Transit



Obr. č. 4: Fiat Ducato



Obr. č. 5: Iveco Thesi



Obr. č. 6: Karosa LC 735



Obr. č. 7: Karosa LC 935a



Obr. č. 8: Karosa LC 935b



Obr. č. 9: Karosa LC 936



Obr. č. 10: Renault Iliade RTX



Obr. č. 11: Karosa HD 12



Vozidla značky Ford Transit a Fiat Ducato (viz. obr. č. 3 a obr. č. 4) nejsou majetkem firmy. Tato vozidla jsou firmou nájímána.

Součástí vozového parku jsou také přípojně vleky různých velikostí, které zároveň rozšiřují rozsah poskytovaných služeb a zkvalitňují nabídku společnosti. Vleky slouží zejména k přepravě zavazadel, lyží, lodí a kol, která se upevňují do speciálního držáku. Tento držák lze po vyjmutí určitého počtu sedadel namontovat i přímo do autobusu.



2 Analýza legislativy provozování vnitrostátní a mezinárodní nepravidelné autobusové dopravy

2.1 *Právní úprava podnikání v silniční osobní dopravě*

Obecně je podnikání předmětem úpravy dvou právních předpisů, kterými jsou obchodní zákoník a živnostenský zákon. Oba zákony vymezují podnikání shodně, a to vymezením pozitivních znaků, které musí činnost prohlášená za podnikání vykazovat. Pokud se jedná o rozsah pojmu podnikání, je jeho vymezení v obchodním zákoníku širší, než je jeho vymezení v živnostenském zákonu. Živnostenské podnikání je pojmově užší v tom směru, že zahrnuje jenom tu podnikatelskou činnost, která se řídí živnostenským zákonem.

Provozování autodopravy jako silniční dopravy pro cizí potřeby je v případě silniční motorové dopravy osobní živnostenským podnikáním, a to v režimu tzv. koncesovaných živností. Právní úprava koncesovaných živností je provedena zákonem o živnostenském podnikání, přičemž základním posláním tohoto zákona je vymezit podmínky pro vznik, změnu a zánik živnostenských oprávnění.

S pojmem živnostenské podnikání souvisí vymezení samotného pojmu živnosti, jakožto podnikatelské činnosti, která může být vykonávána jen na základě platného živnostenského oprávnění.

Charakteristickými znaky živnosti jsou:

- soustavná činnost
- samostatné provádění
- jednání vlastním jménem
- vlastní odpovědnost
- dosažení zisku

Subjektem živnostenského podnikání mohou být fyzické osoby (tj. občané) nebo právnické osoby (tj. obchodní společnosti, družstva, státní podniky apod.) Zákon o živnostenském podnikání rozlišuje dva základní druhy živností, které se vztahují k rozdílným případům podnikatelských činností různého věcného zaměření, navíc s rozdílnými potřebami a požadavky na jejich profesionální zvládnutí, pro něž současně platí, že se od sebe také zásadně liší svým právním režimem. Jedná se o živnosti ohlašovací a živnosti koncesované. Ohlašovací živnosti se potom ještě dále dělí



na živnosti volné, řemeslné a vázané. V případě podnikání v silniční motorové dopravě osobní jde o živnosti koncesované. V souvislosti s provozováním autodopravy však může podnikatel současně disponovat i souvisejícími či navazujícími živnostenskými oprávněními, která mohou mít i režim živností ohlašovacích (např. oprava silničních vozidel je ohlašovací živnost řemeslná).

Vznik živnostenského oprávnění je u všech druhů živností vázán na splnění určitých zákonných podmínek, přičemž zákon o živnostenském podnikání tyto podmínky dělí do dvou skupin, a to na podmínky všeobecné a podmínky zvláštní.

K všeobecným podmínkám patří:

- dosažení věku 18 let
- způsobilost dané osoby k právním úkonům
- bezúhonnost
- předložení dokladu o tom, že fyzická osoba nemá vůči územním finančním orgánům státu daňové nedoplatky

Zvláštními podmínkami provozování živností jsou *odborná* nebo *jiná způsobilost*, předepsaná v souvislosti s údaji a požadavky uváděnými pro jednotlivé živnosti v přílohách k živnostenskému zákonu. U předmětných koncesovaných živností v silniční dopravě je odborná způsobilost předepsána v příloze č. 3 k živnostenskému zákonu, a to ve spojení s ustanovením § 6 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

[1]

2.2 Podmínky provozování silniční osobní doprav

Pokud je tuzemský dopravce fyzickou osobou, musí mít trvalý pobyt v ČR, pokud je právnickou osobou, musí mít sídlo v ČR. Dopravce je povinen používat v silniční dopravě vozidlo evidované v ČR, opatřené registrační značkou ČR a platnou technickou prohlídkou a měřením emisí. Dále je dopravce povinen zajistit, aby v každém vozidle byly při provozu předepsané doklady, a to:

- záznam o provozu vozidla
- záznam o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách
- další doklady předepsané zákonem o silniční dopravě nebo jiným právním předpisem

Dopravce je povinen ve vztahu k řidičům zajistit dodržování ustanovení týkajících se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, která stanoví v případě mezinárodní silniční dopravy Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES)



č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (dále jen „Nařízení č. 561“) a Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen „AETR“). I když jsou si oba předpisy velmi podobné, nelze je zaměňovat. V případě vnitrostátní silniční dopravy platí Nařízení č. 561, pokud pro určitou kategorii vozidel a druh dopravy nestanoví prováděcí předpis odlišná ustanovení.

Dohoda AETR byla sjednána 1. července 1970 v Ženevě. Jedná se o mnohostrannou mezinárodní dohodu. Tehdejší ČSSR přistoupila k dohodě 5. prosince 1970 s tím, že dohoda vstoupila v platnost pro ČSSR dnem 2. června 1976. Touto dohodou se v současné době řídí doprava mezi členským státem EU a jiným „nečlenem“ EU, který však podepsal dohodu AETR. Např. doprava mezi Českou republikou a Ruskou federací se pro vozidla registrovaná v Česku řídí po celé jízdní trase dohodou AETR.

Nařízení č. 561 je obdobou vnitrostátního zákona. Je to obecně závazný předpis pro právnické i fyzické osoby a platí přímo ve všech členských státech EU. Obdobně jako dohoda AETR upravuje minimální věk členů osádek, dobu řízení, přestávky v řízení, denní a týdenní dobu odpočinku a dále zejména povinnosti dopravců. Toto nařízení platí pro silniční přepravy výhradně uvnitř EU nebo mezi zeměmi EU, Švýcarskem a zeměmi EHP (Norskem, Lichtenštejnskem, popř. Islandem). Řidiči vozidel registrovaných v zemích mimo dohodu AETR se na území EU musí řídit Nařízením č. 561.

Dopravce musí dále zajistit, aby práci řidiče z povolání vykonávala osoba, která se zúčastnila školení řidičů z povolání a podrobila se pravidelné lékařské prohlídce a je na základě jejího výsledku zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel. [2]

2.2.1 Základní podmínky pro provozování silniční osobní dopravy

- dobrá pověst
- odborná způsobilost
- finanční způsobilost
- koncese nebo povolení

Dobrou pověst podle zákona má osoba, která je bezúhonná podle živnostenského zákona, dále osoba, které v průběhu posledních pěti let nezrušil živnostenský úřad živnostenské oprávnění a která v této době neprovozovala silniční dopravu pro cizí potřeby neoprávněně. Podmínka dobré pověsti musí trvat po celou dobu provozování dopravy.



Odbornou způsobilost u právnické osoby musí splňovat statutární zástupce, jeho člen nebo odpovědný zástupce, u fyzické osoby tato osoba sama nebo odpovědný zástupce.

Každý, kdo provozuje vnitrostátní nebo mezinárodní silniční dopravu autobusy nebo nákladními vozidly o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 tuny s výjimkou speciálních vozidel, musí splnit podmínku finanční způsobilosti. Prakticky to dopravce prokazuje obchodním majetkem, provozním kapitálem, rezervami a objemem dostupných finančních prostředků na 12 měsíců provozu. Výše finanční způsobilosti se stanovuje v návaznosti na počtu vozidel a dokladuje u dopravního úřadu, který vystaví potvrzení o finanční způsobilosti. Zákonem je stanovena výše finančních prostředků na jedno vozidlo ve výši 330 000 Kč a na každé další vozidlo ve výši 180 000 Kč.



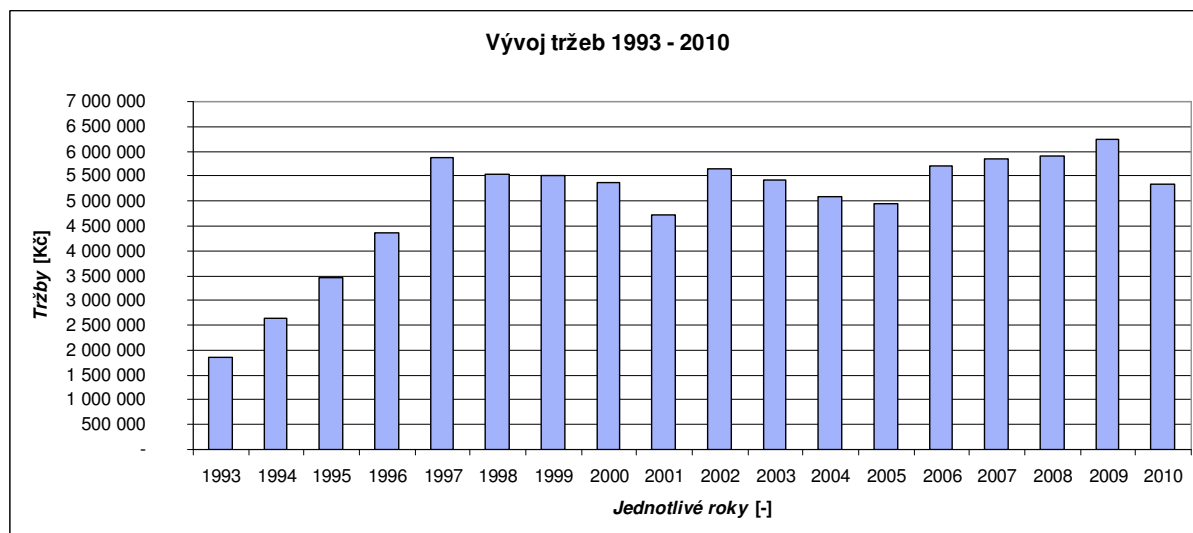
3 Analýza nákladů a výnosů konkrétní dopravní firmy

3.1 *Přehled tržeb od roku 1993 do roku 2010*

Tab. č. 2: Vývoj tržeb v letech 1993 až 2010 [3]

Rok	Tržba [Kč]	Nárůst [Kč]	Počet vozidel [ks]
1993	1 855 592	1 855 592	3
1994	2 651 700	4 507 292	4
1995	3 447 800	7 955 092	5
1996	4 348 300	12 303 392	5
1997	5 863 700	18 167 092	6
1998	5 546 000	23 713 092	6
1999	5 506 900	29 219 992	6
2000	5 370 000	34 589 992	5
2001	4 725 824	39 315 816	6
2002	5 640 968	44 956 784	7
2003	5 436 149	50 392 933	6
2004	5 083 511	55 476 444	5
2005	4 961 464	60 437 908	5
2006	5 710 838	66 148 746	6
2007	5 846 375	71 995 121	6
2008	5 917 367	77 912 488	6
2009	6 254 724	84 167 212	6
2010	5 327 986	89 495 198	7
Celkem [Kč]	89 495 198	-	-
Roční průměr [Kč]	4 971 955	-	-

V tabulce č. 2 jsou zapsány tržby společnosti od roku jejího vzniku do roku 2010. Kromě tržeb je zde znázorněný i roční nárůst a počet vozidel, kterým firma disponovala. Dále je zde viditelná celková hodnota tržby za toto období, která se blíží k 90 000 000 Kč a průměrná roční tržba, která činí necelých 5 000 000 Kč.



Graf č. 1: Vývoj tržeb

V grafu č. 1 je viditelné, že nejmenší tržba byla v roce založení 1993, ve kterém společnost disponovala nejmenším počtem vozidel, a to třemi. Naopak jedna z nejvyšších tržeb byla v roce 1997. V tomto roce zasáhla celé území Severní Moravy rozsáhlá povodeň, která poničila železniční koleje, a firma Vobus, v.o.s. zajišťovala po celé období oprav náhradní autobusovou přepravu osob. Díky téhle skutečnosti měla společnost zajištěnou pravidelnou práci na delší období, a to se také promítlo do vývoje tržeb v tomto roce. Další zajímavost, která vyplývá z tohoto grafu, se vztahuje k roku 2009, ve kterém vypukla celosvětová ekonomická krize. Tato skutečnost se však vůbec nepromítla do tržby, nýbrž naopak byla tržba nejvyšší za celé dosavadní působení firmy a poprvé se dostala za hranici 6 000 000 Kč, přesně 6 254 724 Kč. Nejblíže k této hranici šplhala tržba v roce 2008, kdy se zastavila na hodnotě 5 917 367 Kč. Zmíněná celosvětová ekonomická krize se však promítla s ročním odstupem, a to v roce 2010, kdy společnost zaznamenala nejnižší tržbu od roku 2005 přesto, že provozovala největší počet vozidel.

Tab. č. 3: Nadprůměrné a podprůměrné tržby

Nadprůměrné roky	1997	1998	1999	2000	2002	2003	2004	2006	2007	2008	2009	2010
Průměr [Kč]	4 971 955											
Podprůměrné roky	1993	1994	1995	1996	2001	2005	-	-	-	-	-	-

V tabulce č. 3 je v modré části uvedena průměrná roční tržba. Ve žluté části jsou roky, ve kterých se podařilo dostat nad hranici průměrné tržby, a v šedé části tabulky jsou roky, ve kterých se nepodařilo dostat nad hranici průměrné tržby.



3.2 *Přehled nákladů od roku 2006 do roku 2010*

Vývoj nákladů byl zpracován za období posledních 5 let působení firmy a to od roku 2006 do roku 2010

Tab. č. 4: Přehled nákladů [3]

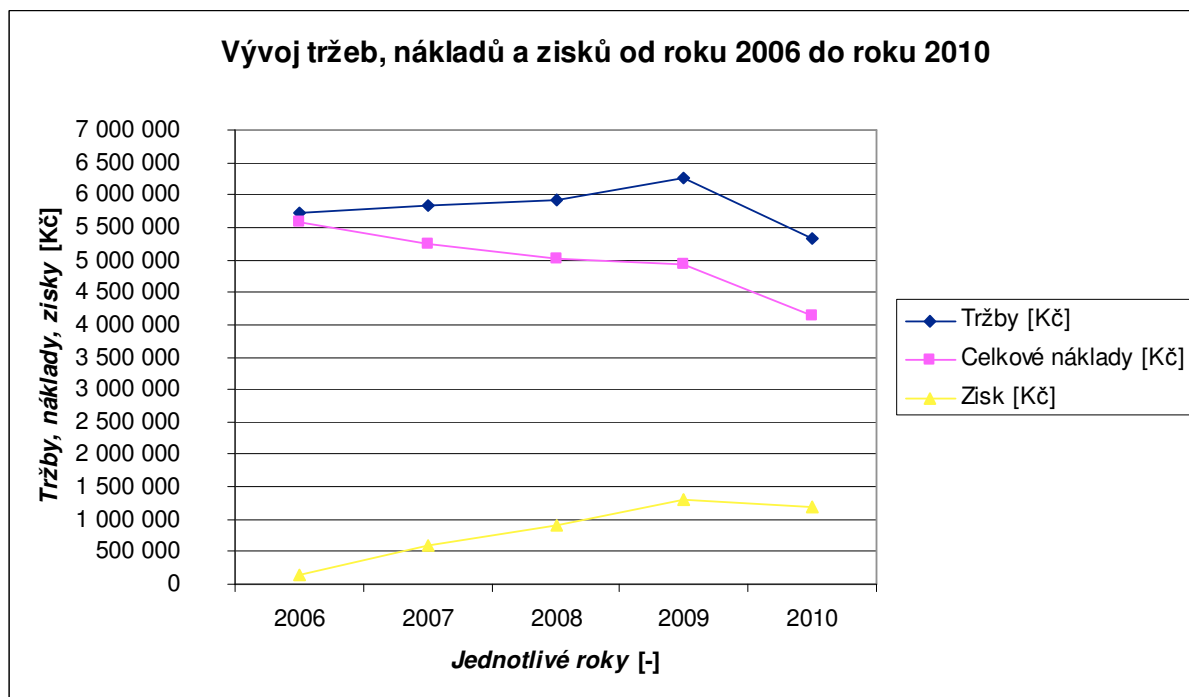
Nákladové položky [Kč]	Rok				
	2006	2007	2008	2009	2010
PHM	1 441 639	1 342 181	1 358 981	1 178 387	1 120 672
Pneumatiky	13 444	8 202	82 920	17 560	92 917
Ostatní přímý materiál (ND)	309 554	54 238	64 618	89 741	64 317
Přímé mzdy	616 325	552 729	666 829	698 117	486 153
Odpisy	15 306	41 665	9 311	38 170	12 740
Leasing (pronájem)	1 164 774	822 245	894 652	989 702	668 229
Opravy a udržování	298 882	370 895	208 636	207 947	251 473
Silniční daň	82 965	80 320	106 729	104 630	107 650
Pojištění zákonné odpovědnosti	131 190	148 032	176 282	130 613	164 210
Cestovné (ČR, zahraničí)	237 590	267 950	189 321	198 395	166 913
Odvody z mezd	361 178	307 807	206 653	203 438	121 898
Jiné náklady	896 720	1 244 662	1 039 850	1 087 988	869 669
Celkové náklady [Kč]	5 569 567	5 240 926	5 004 782	4 944 688	4 126 841

V tabulce č. 4 jsou rozepsány jednotlivé nákladové položky v letech 2006 až 2010. Z tabulky vyplývá, že nejvíce společnost utratí za pohonné hmoty, leasing, pronájem a za jiné náklady, které tvoří parkovací služby, pojištění řidičů atd.

Po odečtení celkových nákladů od tržeb v jednotlivých letech byly v tabulce č. 5 stanoveny zisky a sestrojen graf č. 2.

Tab. č. 5: Zisky v jednotlivých letech [3]

Zisk	2006	2007	2008	2009	2010
Tržby [Kč]	5 710 838	5 846 375	5 917 367	6 254 724	5 327 986
Celkové náklady [Kč]	5 569 567	5 240 926	5 004 782	4 944 688	4 126 841
Zisk [Kč]	141 271	605 449	912 585	1 310 036	1 201 145



Graf č. 2: Tržby, náklady a zisk

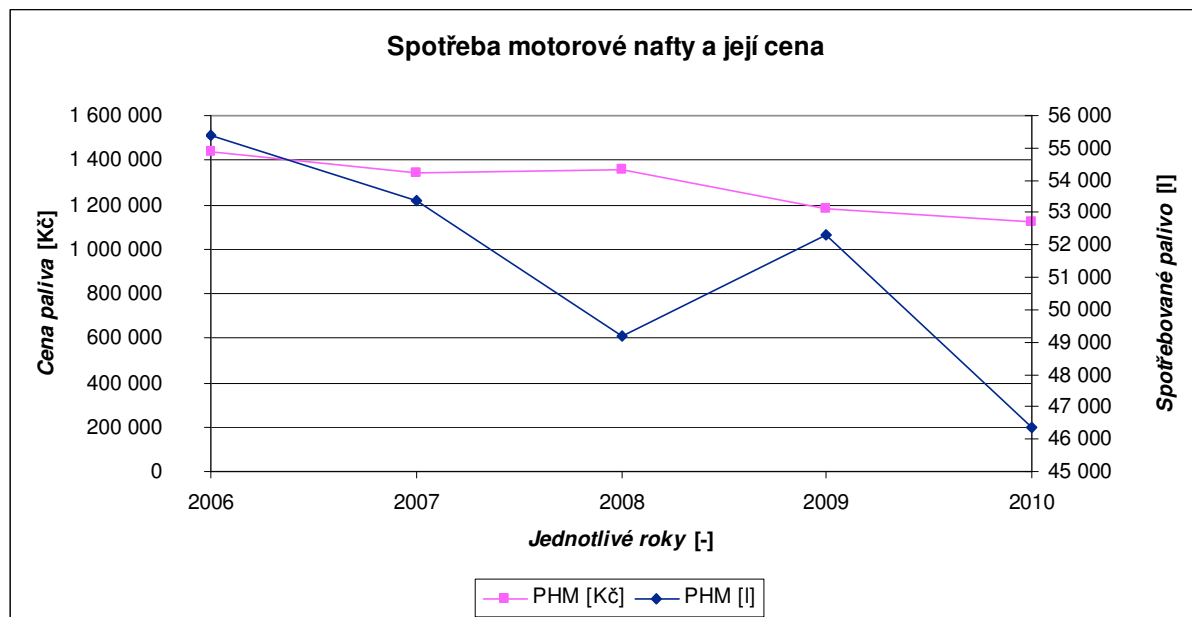
V grafu č. 2 je popsán vývoj tržeb, nákladů a zisku postupně za období posledních 5 let působení firmy. Z tohoto grafu je patrné, že ziskově nejhorší byl rok 2006, kdy hodnota zisku činila 141 271 Kč. Naopak nejlepším rokem byl rok 2009, ve kterém činil zisk 1 310 036 Kč. Zisku přes hranici jednoho milionu Kč se podařilo dosáhnout i v roce 2010, kdy byla sice nejnižší tržba za posledních 5 let, ale zároveň i nejnižší náklady.

3.3 Pohonné hmoty

Nejvyšší nákladovou položku tvoří nákup motorové nafty. Proto byla zpracována tabulka č. 6, která ukazuje počet spotřebovaných litrů motorové nafty v jednotlivých letech a cenu, za kterou byla nakoupena. Z těchto hodnot se potom snadno pomocí tabulkového editoru Excel vypočetla průměrná cena za jeden litr motorové nafty v každém roce.

Tab. č. 6: Pohonné hmoty [3]

Rok	PHM [l]	PHM [Kč]	Průměrná cena za litr [Kč]
2006	55 388	1 441 639	26,03
2007	53 369	1 342 181	25,15
2008	49 166	1 358 981	27,64
2009	52 314	1 178 387	22,53
2010	46 373	1 120 672	24,17
Celkem	256 610	6 441 860	-



Graf č. 3: Spotřeba motorové nafty a její cena

Z tabulky č. 6 byl sestrojen graf č. 3, který vyznačuje počet spotřebovaných litrů paliva v jednotlivých letech a zároveň na vedlejší ose udává náklady za nákup paliva ke každému roku. Z grafu je patrné, že nejvíce paliva bylo spotřebováno v roce 2006, a to 55 388 litrů, nejméně pak v roce 2010, a to 46 373 litrů, což činí rozdíl zhruba 9 000 litrů. Tomuto odpovídají i náklady, protože v roce 2006 byly náklady za pohonné hmoty nejvyšší, a to 1 441 639 Kč, v roce 2010 nejnižší 1 120 672 Kč. Rozdíl těchto dvou položek činí 320 967 Kč.

Z tabulky č. 6 můžeme ještě vypočítat, kdy byl nákup nejvíce výhodný a kdy naopak nejméně. Nejnižší průměrná roční cena za jeden litr motorové nafty byla v roce 2009, což se velice kladně projevilo na zisku v tomto roce. Naopak tomu bylo v roce 2006, kdy společnost musela vynaložit nejvyšší náklady za pohonné hmoty ve zkoumaném období.

Celkově bylo od roku 2006 do roku 2010 spotřebováno 256 610 litrů paliva a zapláceno 6 441 860 Kč.



4 Přehled výkonových ukazatelů v daných časových obdobích

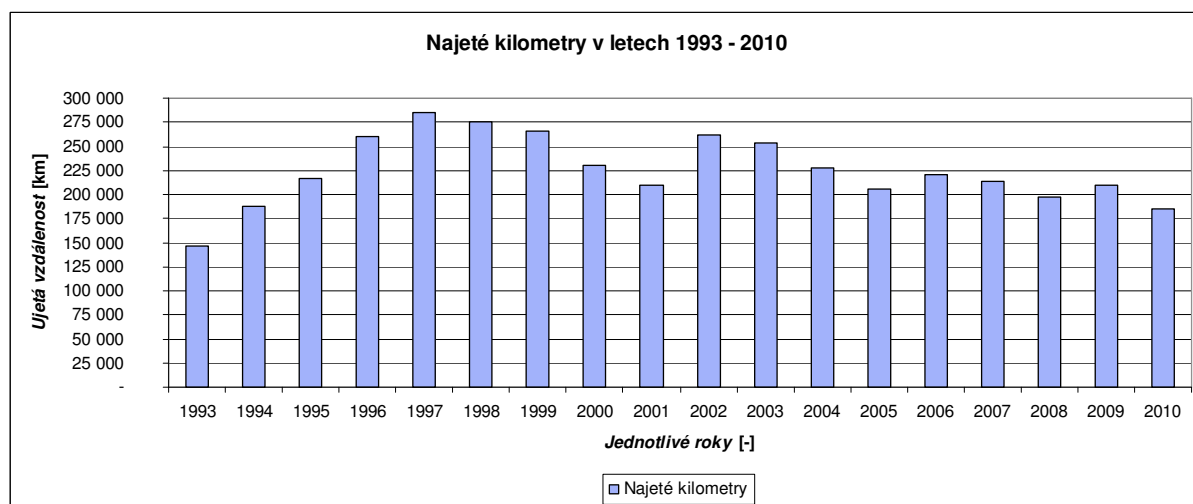
4.1 Ujeté kilometry

Tabulka č. 7 uvádí počty ujetých kilometrů v jednotlivých letech od roku 1993 do roku 2010. Zároveň je zde uvedeno, kolik vozů tvořilo v každém roce vozový park, vypočtena celková suma ujetých kilometrů v tomto období a vypočten roční průměr ujetých kilometrů.

Tab. č. 7: Ujeté kilometry [3]

Rok	Ujetá vzdálenost [km]	Počet vozidel [ks]
1993	147 197	3
1994	187 166	4
1995	215 806	5
1996	260 477	5
1997	284 702	6
1998	274 814	6
1999	265 798	6
2000	230 611	5
2001	209 536	6
2002	262 282	7
2003	253 350	6
2004	226 902	5
2005	205 598	5
2006	220 002	6
2007	214 169	6
2008	197 865	6
2009	209 400	6
2010	184 390	7
Celkem [km]	4 050 065	-
Roční průměr [km]	225 004	-

Z této tabulky byl vytvořen graf č. 4.



Graf č. 4: Ujeté kilometry

Z grafu č. 4 je zřejmé, že nejvíce kilometrů bylo ujeté v roce 1997, a to 284 702 km. Tato hodnota je opět odrazem již zmiňovaných povodní a následně firmou zajišťované pravidelné přepravy osob. Počet ujetých kilometrů v tomto roce se dostal nad celkový průměr o 59 698 kilometrů. Nejnížší počet najetých kilometrů byl v roce založení firmy, a to 147 197 km. Tento počet je však ovlivněn i počtem vozidel.

Nejprve firma začínala s jedním vozem a postupně svůj vozový park rozvíjela s tím, že na konci prvního roku působení disponovala již třemi autobusy. Stav vozového parku se potom každoročně navyšoval o jeden autobus až do roku 1997 a současně rostly i ujeté kilometry. Dá se proto říci, že společnost měla poměrně rychlý rozvoj a již za čtyři roky svého působení najela zatím nejvyšší počet kilometrů. Potom od roku 1997 došlo ke čtyřletému snižování počtu ujetých kilometrů. To se zastavilo rokem 2001, ve kterém se ujelo 209 536 kilometrů. Mezi rokem 2001 a 2002 došlo k zatím největšímu nárůstu, a to o 52 746 kilometrů. Druhým nejhorším rokem se stal rok 2010, kdy bylo ujeté méně kilometrů než v roce 1994, což byl druhý rok působení společnosti. Rozdíl ujetých kilometrů v těchto letech činí 2 776 km, a to i přes fakt, že společnost měla v roce 2010 o tři autobusy více. Z tohoto lze vyvodit závěr, že výše ujetých kilometrů v roce 2010 byla ovlivněna celosvětovou ekonomickou krizí.

Celkově bylo od roku 1993 do roku 2010 ujeté 4 050 065 kilometrů, což odpovídá zhruba pěti vzdálenostem ze Země na Měsíc nebo 101 objetí zeměkoule po rovníku.

V tabulce č. 8 je v modré části uveden roční průměr ujetých kilometrů. Ve žluté části jsou roky, ve kterých se podařilo ujet vyšší počet kilometrů než je průměrná hodnota a v šedé části tabulky jsou roky, ve kterých se nepodařilo ujet vyšší počet kilometrů než je průměrná hodnota.

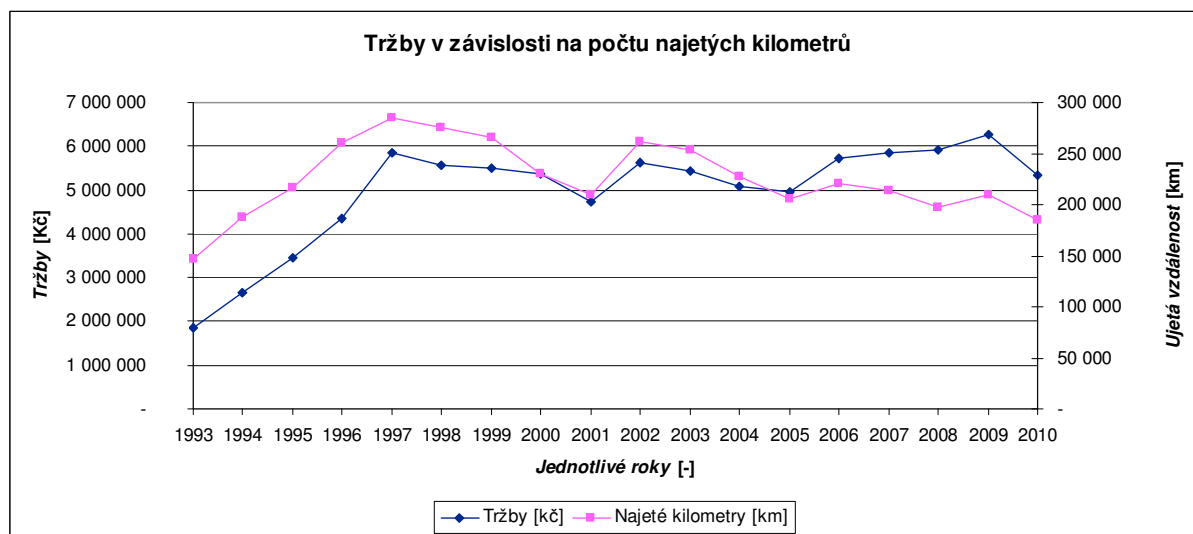


Tab. č. 8: Nadprůměrné a podprůměrné roky

Nadprůměrné roky	1996	1997	1998	1999	2000	2002	2003	2004	-	-
Průměr [km]	225 004									
Podprůměrné roky	1993	1994	1995	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010

4.2 Tržby v závislosti na počtu najetých kilometrů

V grafu č. 5 je na hlavní ose znázorněn vývoj tržeb, na vedlejší ose vývoj počtu ujetých kilometrů po celé zkoumané období.



Graf č. 5: Tržby v závislosti na počtu ujetých kilometrů

Z grafu vyplývá, že nejvýhodnější rok tržeb v závislosti na počtu ujetých kilometrů je rok 2009, kdy byla najeta šestá nejnižší hodnota kilometrů, a tržba byla v tomto roce nejvyšší. Naopak nejhůře na tom byly první čtyři roky působení firmy.

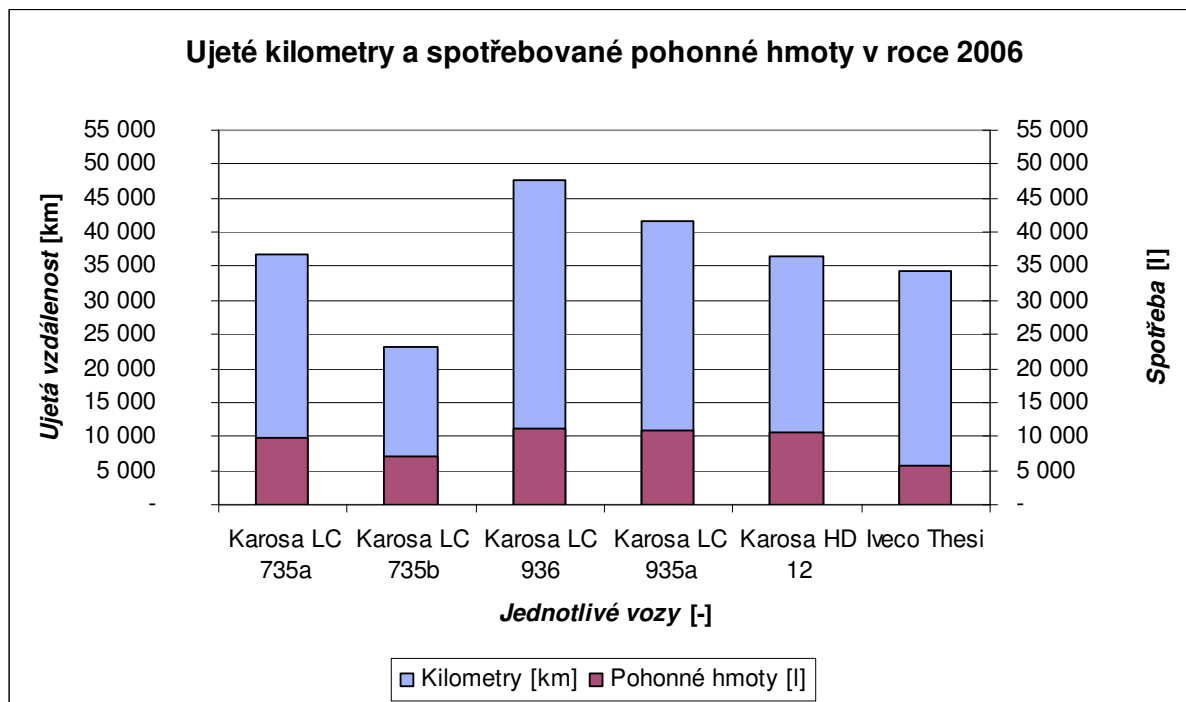
4.3 Přehled ujetých kilometrů a spotřebovaných pohonných hmot jednotlivých autobusů v jednotlivých letech

Přehled je zpracován z dat za posledních 5 let působení společnosti, a to od roku 2006 do roku 2010. Ke každému roku je zpracována tabulka, ve které je k vozu uveden počet kilometrů ujetých v daném roce a spotřebované pohonné hmoty uvedené v litrech. Z těchto dvou hodnot byla vypočtena pomocí tabulkového editoru Excel roční průměrná spotřeba na sto kilometrů u každého vozidla. Dále je uveden celkový počet ujetých kilometrů a celkové množství spotřebovaného paliva v daném roce. Ke každé tabulce byl také sestaven graf, který znázorňuje počet ujetých kilometrů v závislosti na spotřebovaném množství paliva.



Tab. č. 9: Přehled ujetých km a spotřebovaných PHM v roce 2006

Vůz	Vzdálenost [km]	PHM [l]	Ø PHM [l/100km]
Karosa LC 735a	36 674	9 838	26,82
Karosa LC 735b	23 130	6 969	30,13
Karosa LC 936	47 701	11 188	23,45
Karosa LC 935a	41 632	10 998	26,41
Karosa HD 12	36 582	10 653	29,12
Iveco Thesi	34 283	5 742	16,74
Celkem	220 002	55 388	-



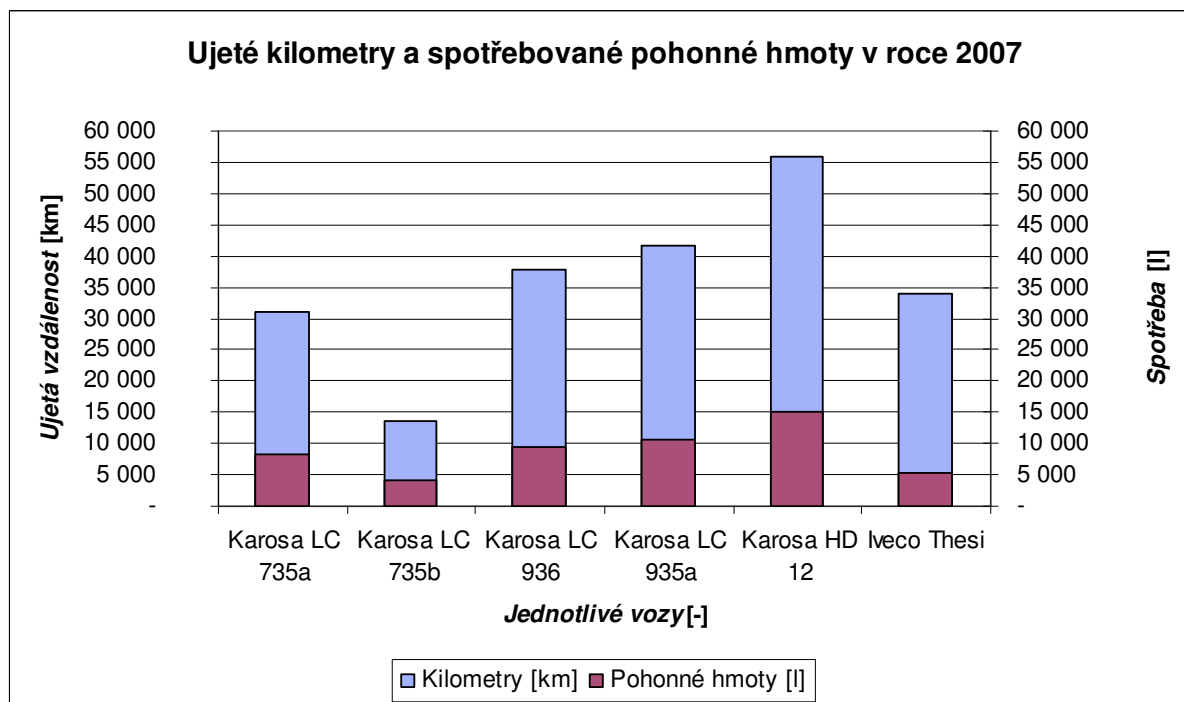
Graf č. 6: Ujeté kilometry a spotřebované pohonné hmoty – 2006

Z grafu č. 6 vyplývá, že nejvíce kilometrů v roce 2006 ujel autobus karosa LC 936, a to 47 701, a spotřeboval 11 188 litrů paliva. Tabulka č. 9 dokumentuje, že tento autobus měl i nejmenší průměrnou spotřebu z velkých autobusů, a to 23,45 l/100 km. Vozidlo Karosa 935a spotřebovalo o 190 litrů paliva méně, ale ujelo i znatelně méně kilometrů, a to o 6 069. Nejméně kilometrů ujelo vozidlo Karosa 735b, a to 23 130 a spotřebovalo 6969 litrů paliva. Toto vozidlo je jedno z nejstarších z vozového parku společnosti, a to se projevilo i na průměrné spotřebě paliva, která činí 30,13 l/100 km. Nejmenší průměrnou spotřebu má vozidlo Iveco Thesi. Tento autobus spadá do kategorie velkých autobusů, jeho obsaditelnost je však 25 míst a jedná se o malý autobus, z čehož plyne i jeho nižší spotřeba.



Tab. č. 10: Přehled ujetých km a spotřebovaných PHM v roce 2007

Vůz	Vzdálenost [km]	PHM [l]	Ø PHM [l/100km]
Karosa LC 735a	30 961	8 423	27,21
Karosa LC 735b	13 665	4 217	30,86
Karosa LC 936	37 937	9 385	24,74
Karosa LC 935a	41 811	10 773	25,76
Karosa HD 12	55 899	15 145	27,09
Iveco Thesi	33 896	5 426	16,01
Celkem	214 169	53 369	-



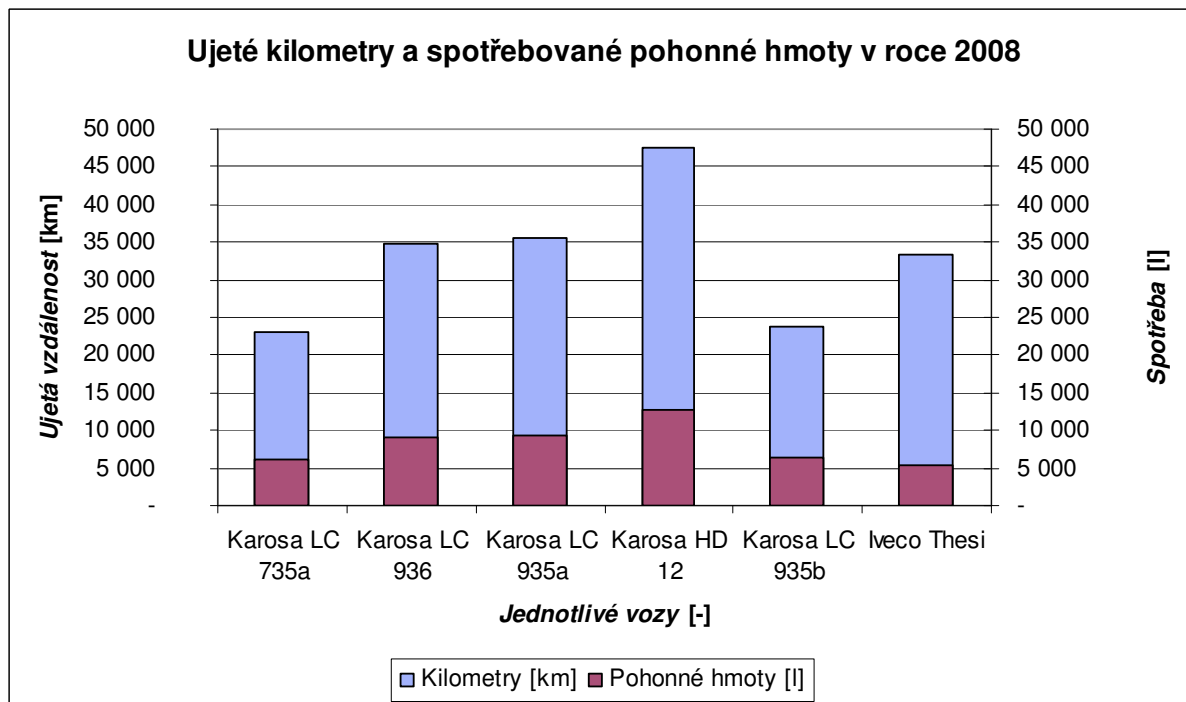
Graf č. 7: Ujeté kilometry a spotřebované pohonné hmoty – 2007

Z grafu č. 7 plyne, že absolutně nejvyšší počet ujetých kilometrů měl v roce 2007 vůz Karosa HD 12, a to 55 899. Tato hodnota ujetých kilometrů je přisuzována zejména tomu, že uvedený autokar je uzpůsoben a také využíván pro delší trasy. Jeho průměrná roční spotřeba činila v tomto roce 27,09 l/100 km. Nejhuře se spotřebou na tom byl autobus značky Karosa LC 735b, který ujel nejmenší počet kilometrů, a to 13 665, a jeho průměrná roční spotřeba byla 30,86 l/100km. Velice dobře si vedlo vozidlo Iveco Thesi, které mělo velmi dobrý poměr spotřebovaného paliva k ujetým kilometrům, a jeho průměrná roční spotřeba činila 16,01 km/100km.



Tab. č. 11: Přehled ujetých km a spotřebovaných PHM v roce 2008

Vůz	Vzdálenost [km]	PHM [l]	Ø PHM [l/100km]
Karosa LC 735a	22 937	6 223	27,13
Karosa LC 936	34 843	8 950	25,69
Karosa LC 935a	35 420	9 261	26,14
Karosa HD 12	47 497	12 819	26,98
Karosa LC 935b	23 785	6 407	26,94
Iveco Thesi	33 383	5 506	16,49
Celkem	197 865	49 166	-



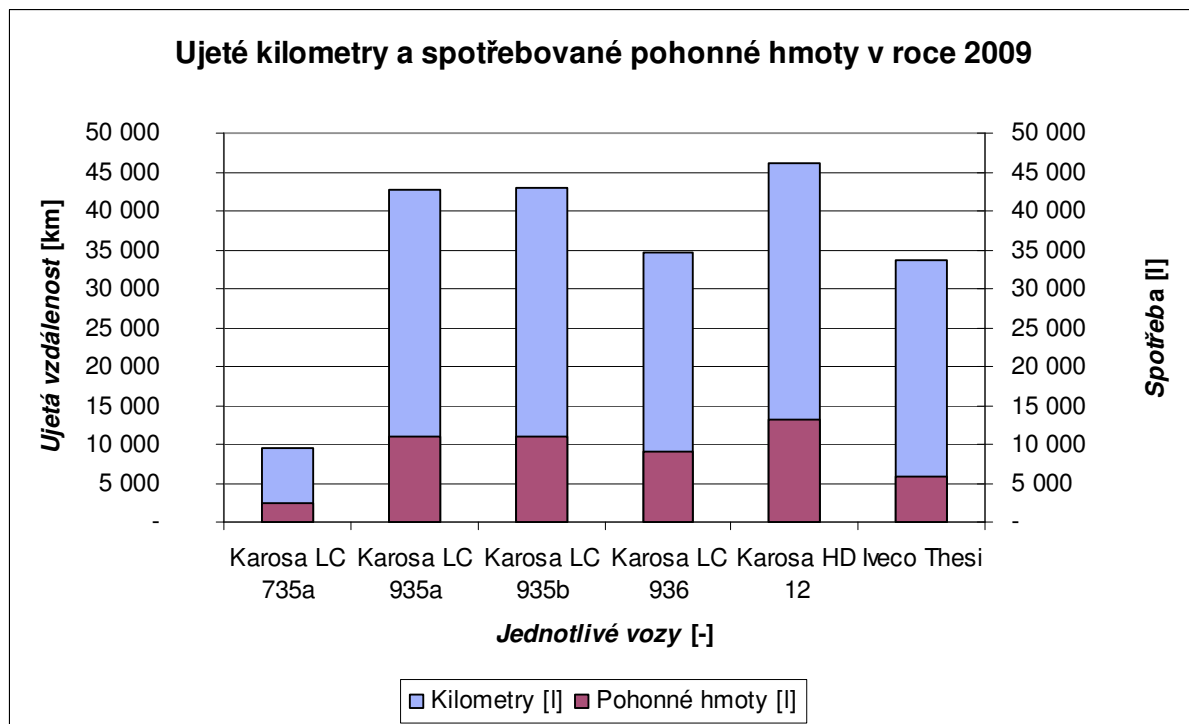
Graf č. 8: Ujeté kilometry a spotřebované pohonné hmoty – 2008

V roce 2008 byl vozový park obnoven o autobus Karosa LC 935b, který nahradil jedno z nejstarších vozidel značky Karosa 735b, jež mělo i nejhorší spotřebu a nebylo tolik využíváno. O tomto svědčí i počet jeho ujetých kilometrů v předešlém roce. Nejvíce kilometrů ujel opět autokar Karosa HD 12, a to 47 497, s přibližně stejnou průměrnou spotřebou l/100 km jako v předešlém roce. Nejnížší počet kilometrů ujelo vozidlo Karosa LC 735a, které se stalo nejstarším ve vozovém parku společnosti, a tomu odpovídala i jeho průměrná spotřeba l/100km, která byla v tomto roce nejvyšší. Nejnížší množství spotřebovaného paliva mělo vozidlo Iveco Thesi, a to 5 506 litrů, které ujelo vzdálenost 33 383 kilometrů. Toto vozidlo má zhruba o 10 l/100 km nižší průměrnou spotřebu než ostatní velké autobusy.



Tab. č. 12: Přehled ujetých km a spotřebovaných PHM v roce 2009

Vůz	Vzdálenost [km]	PHM [l]	Ø PHM [l/100km]
Karosa LC 735a	9 405	2 531	26,91
Karosa LC 935a	42 742	10 962	25,64
Karosa LC 935b	42 880	11 021	25,70
Karosa LC 936	34 531	8 981	26,00
Karosa HD 12	46 094	13 051	28,31
Iveco Thesi	33 748	5 768	17,09
Celkem	209 400	52 314	-



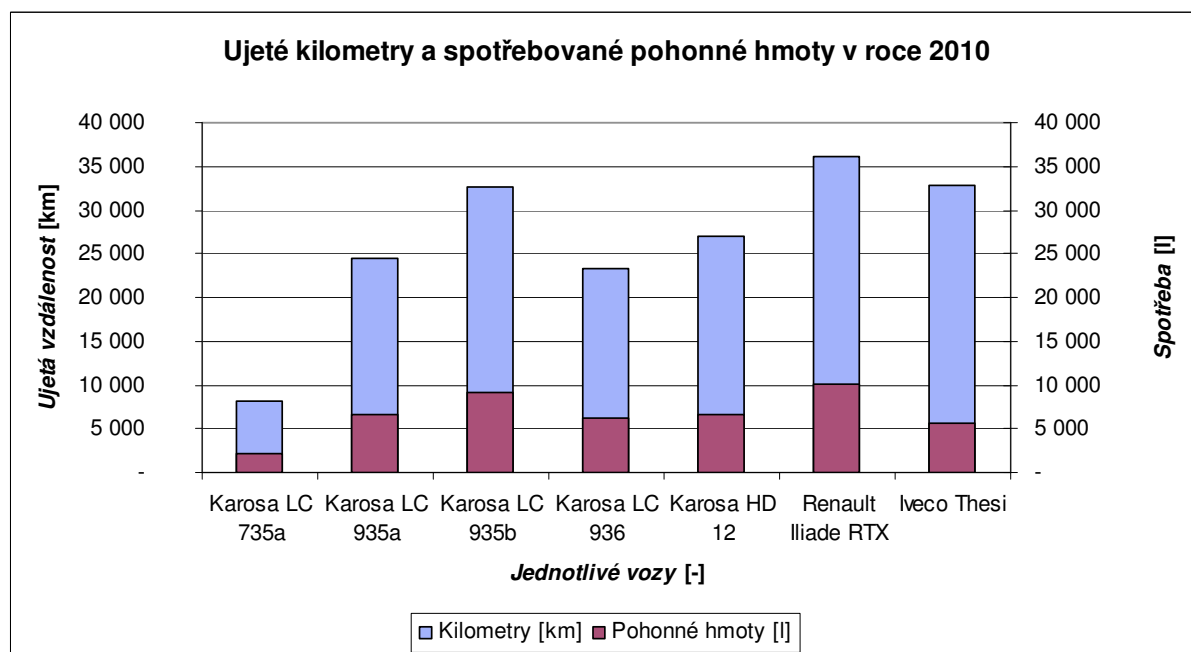
Graf. č. 9: Ujeté kilometry a spotřebované pohonné hmoty – 2009

Od roku 2006 do roku 2009 se přes hranici 45 000 ujetých kilometrů dokázalo dostat vždy jen jedno vozidlo. Jak je vidět z grafu č. 9 v roce 2009 to byl opět autokar Karosa HD 12 se 46 094 kilometry a celkovou spotřebou 13 051 litrů. Jeho průměrná roční spotřeba byla 28,31 l/100 km, což bylo nejvíce v tomto roce ze všech vozidel. Nejblíže hodnotě 45 000 kilometrů se podařilo dostat vozům značky Karosa LC 935a a Karosa LC 935b, které ujely skoro stejný počet kilometrů, a to přes 42 000. Absolutně nejmenší počet kilometrů ujel autobus Karosa LC 735a, a to 9 405, se spotřebovaným množstvím paliva 2 531 litrů. Tento autobus byl využíván vzhledem ke svému stáří už znatelně méně a jen na kratších trasách.



Tab. č. 13: Přehled ujetých km a spotřebovaných PHM v roce 2010

Vůz	Vzdálenost [km]	PHM [l]	Ø PHM [l/100km]
Karosa LC 735a	8 227	2 105	25,58
Karosa LC 935a	24 374	6 680	27,40
Karosa LC 935b	32 558	9 058	27,82
Karosa LC 936	23 212	6 200	26,71
Karosa HD 12	27 037	6 644	24,57
Renault Iliade RTX	36 146	10 099	27,93
Iveco Thesi	32 836	5 587	17,01
Celkem	184 390	46 373	-



Graf. č. 10: Ujeté kilometry a spotřebované pohonné hmoty – 2010

Na začátku roku 2010 byl firmou pořízen nový zánovní autokar značky Renault Iliade RTX. Graf č. 10 ukazuje, že toto vozidlo dokázalo hned v prvním roce ujet nejvyšší počet kilometrů, a to 36 146, s celkovou spotřebou 10 099 litrů. To se projevilo nepříznivě na starším autokaru Karosa HD 12, který ujel oproti předchozím rokům pouhých 27 037 kilometrů s celkovou spotřebou 6 644 litrů. Za zkoumanou dobu se poprvé nepodařilo žádnému vozidlu ujet hodnotu přes 45 000 kilometrů. Opět nejméně kilometrů ujelo vozidlo Karosa 735a, a to 8 227, s celkovou spotřebou 2 105 litrů. Překvapivě nejmenší roční průměrnou spotřebu z velkých autobusů měl autokar Karosa HD 12, a to 24,57 l/100km. Nejvyšší pak autokar Renault Iliade s 27,93 l/100 km.

V tabulce č. 14 jsou uvedeny všechny vozy, které se objevily ve vozovém parku firmy v období od roku 2006 do roku 2010. Ke každému vozu jsou přiřazeny hodnoty celkového počtu ujetých kilometrů, celkové množství spotřebovaného paliva v litrech a průměrná spotřeba litrů na 100 kilometrů. Také je zde znázorněn celkový počet ujetých kilometrů

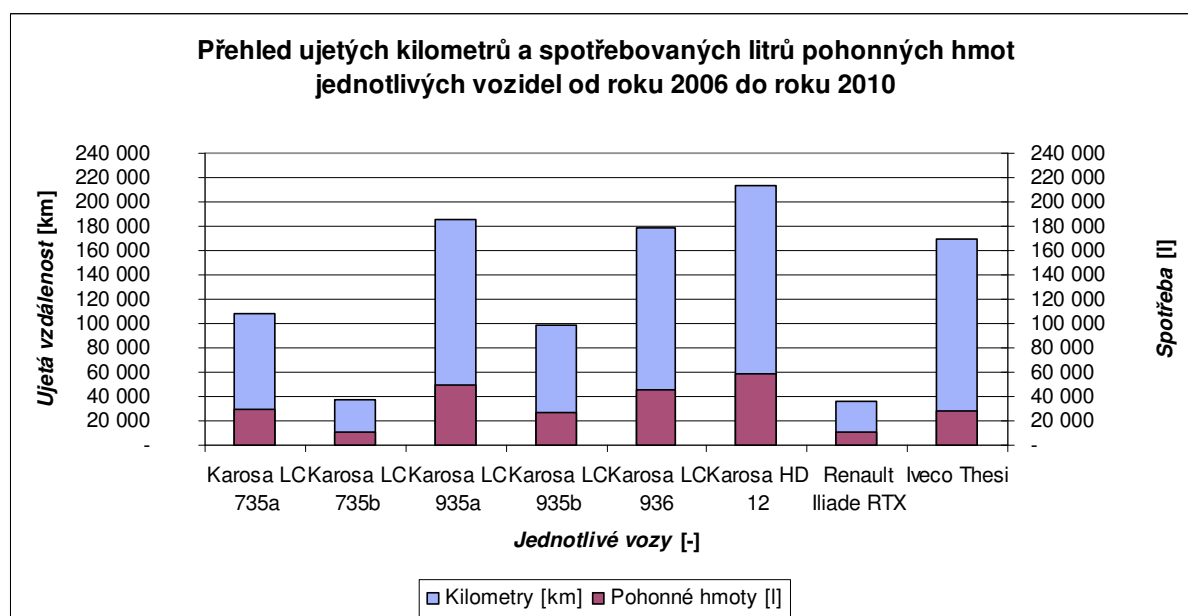


všech vozů, který činí 1 026 738 kilometrů, což zhruba 2,5x odpovídá vzdálenosti ze Země na Měsíc.

Bylo vypočteno i celkové množství spotřebovaného paliva, které činí 256 610 litrů. Nejnovější autokar Renault Iliade RTX ve vozovém parku této společnosti by dokázal na toto množství paliva ujet vzdálenost zhruba 918 432 kilometrů.

Tab. č. 14: Přehled ujetých km a spotřebovaných PHM v letech 2006 až 2010

Vůz	Vzdálenost [km]	PHM [l]	Ø PHM [l/100km]
Karosa LC 735a	108 204	29 120	26,91
Karosa LC 735b	36 795	11 186	30,40
Karosa LC 935a	185 979	48 674	26,17
Karosa LC 935b	99 223	26 486	26,69
Karosa LC 936	178 224	44 704	25,08
Karosa HD 12	213 109	58 312	27,36
Renault Iliade RTX	36 146	10 099	27,94
Iveco Thesi	169 058	28 029	16,58
Celkem	1 026 738	256 610	-



Graf č. 11: Ujeté km a spotřebované PHM jednotlivých vozidel 2006 – 2010

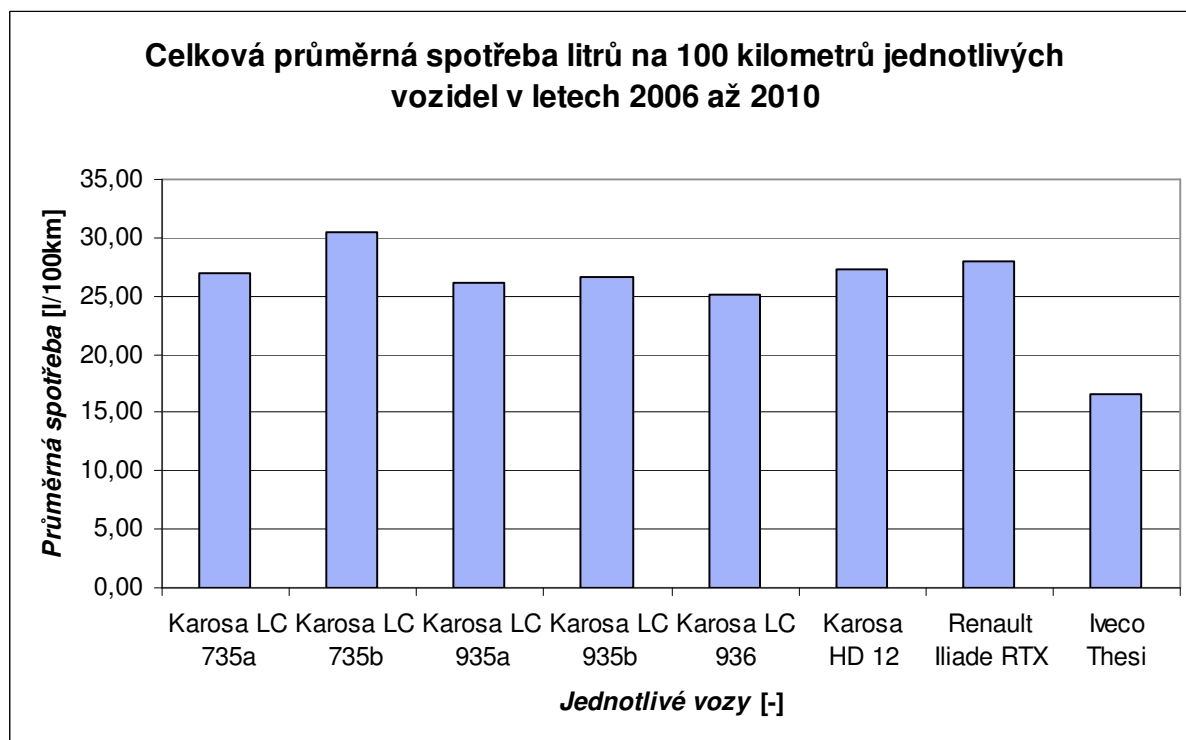
Z grafu č. 10 je zřejmé, že za období mezi rokem 2006 až 2010 se jen jeden autobus dostal za hranici 200 000 ujetých kilometrů. Je to autokar Karosa HD 12, který ve třech letech z pěti najel nejvyšší počet kilometrů. Jeho celková spotřeba činila 58 312 litrů paliva.

Přes hodnotu 180 000 ujetých kilometrů se dostalo také jen jedno vozidlo, a to Karosa LC 935a, které najelo 185 979 kilometrů a spotřebovalo 48 674 litrů paliva. Dobré hodnoty najetých kilometrů jsou zaznamenány i u vozů značek Karosa LC 936 a Iveco Thesi. Nejnižší počet kilometrů z vozidel, které jsou součástí vozového parku

po celé zkoumané období, ujelo vozidlo Karosa LC 735a, a to 108 204 kilometrů při celkové spotřebě 29 120 litrů paliva.

Do skupiny vozů, které nebyly součástí vozového parku po celé zkoumané období, patří tyto autobusy: Karosa LC 735b, Karosa LC 935b a Renault Iliade RTX.

V následujícím grafu č. 12 je vyjádřena průměrná spotřeba litrů na 100 km jednotlivých autobusů za zkoumané období.

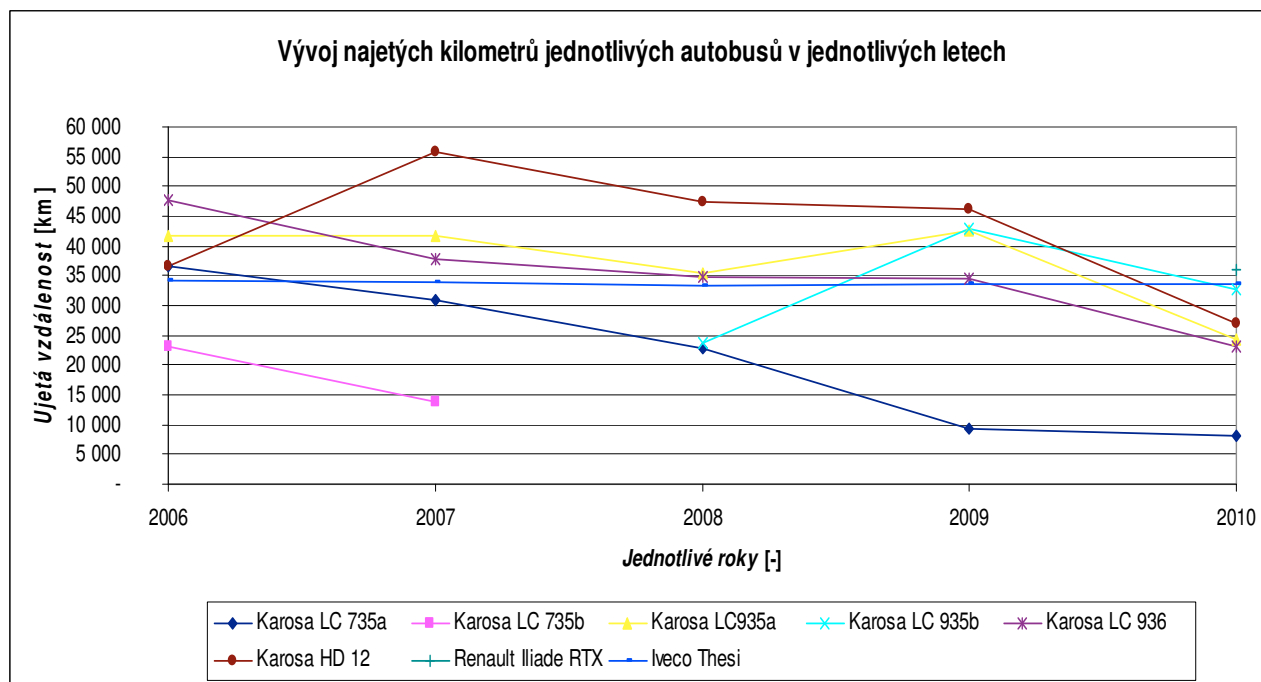


Graf č. 12: Celková průměrná spotřeba l/100 km jednotlivých vozidel 2006 – 2010

Nejnižší průměrnou spotřebu měl autobus značky Iveco Thesi. Jedná se o malý autobus, což se projevuje i na jeho nízké spotřebě. Nejnižší průměrnou spotřebu l/100 km z velkých autobusů měl vůz značky Karosa LC 936 a nejvyšší autobus, který už nepatří do vozového parku firmy, a to Karosa LC 735b. Z autobusů, které jsou využívány, to byl autokar Renault Iliade RTX s průměrnou spotřebou 27,94 l/100 km. Tato hodnota je vyjádřena z ročního působení vozidla ve firmě.

V dalším grafu č. 12 je zpracován vývoj najetých kilometrů jednotlivých autobusů za období od roku 2006 do roku 2010. Jsou do něj zahrnuta všechna vozidla, která se objevila ve vozovém parku firmy za uvedené období, takže lze z grafu vyčíst, ve kterých letech jednotlivé vozy působily. Dále jasně vyplývá, že počet najetých kilometrů má klesající tendenci. Pouze autobus značky Iveco Thesi si zachoval po celé zkoumané období

v jednotlivých letech přibližně stejnou výši najetých kilometrů, což je dáno využitím tohoto malého autobusu na zvláštní linkové dopravě pro Město Hanušovice.

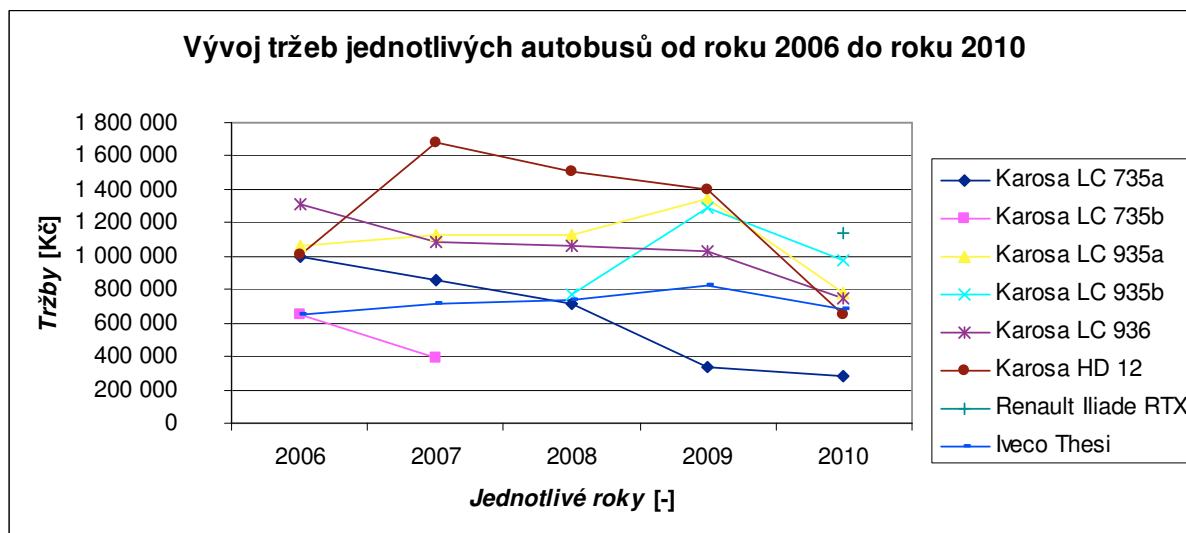


Graf č. 13: Vývoj ujetých kilometrů jednotlivých autobusů v jednotlivých letech

4.4 *Tržby a počty přeprav jednotlivých vozidel v jednotlivých letech od roku 2006 do roku 2010*

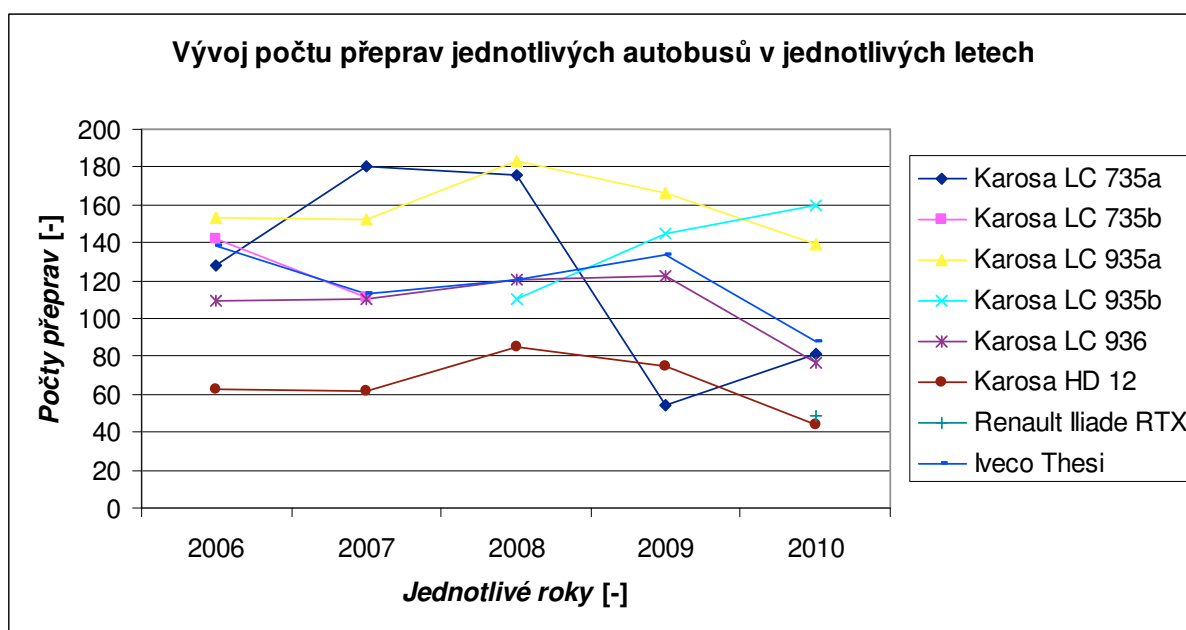
Pomocí dobře vedených knih jízd byla zpracována analýza vývoje tržeb u jednotlivých vozidel. Tyto hodnoty však bylo nutné vytáhnout z knih a rozřadit k jednotlivým autobusům. Zároveň byly rozděleny do měsíců, ve kterých se přepravy uskutečnily, a díky tomu se podařilo udělat přehled o vývoji tržeb v jednotlivých měsících a počtu uskutečněných přeprav.

Graf č. 14 znázorňuje tržby jednotlivých vozidel v jednotlivých letech od roku 2006 do roku 2010. Nejvyšší tržbu měl vůz Karosa HD 12 v roce 2007, a to 1 680 319 Kč. Přes hranici 1 400 000 Kč se žádný jiný vůz se svou tržbou nedostal. Nejbližší byl autobus Karosa LC 935a v roce 2009 s tržbou 1 344 176 Kč.



Graf č. 14: Vývoj tržeb jednotlivých vozidel

Graf č. 15 uvádí, kolik přeprav uskutečnila jednotlivá vozidla v jednotlivých letech.



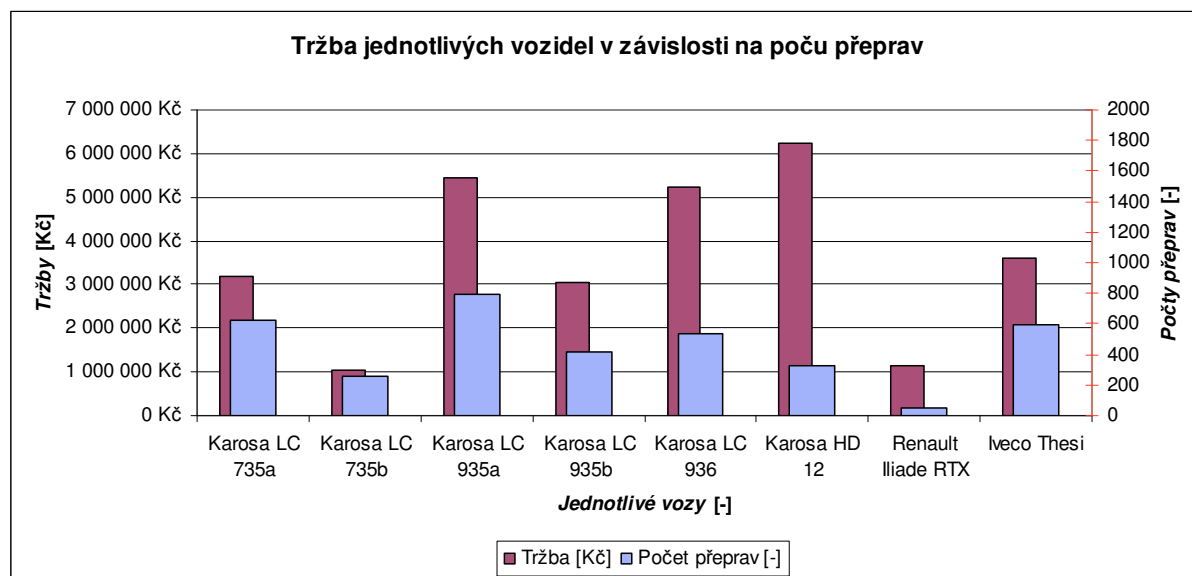
Graf č. 15: Vývoj počtu přeprav jednotlivých vozidel

Nejvíce vytížené bylo vozidlo Karosa LC 935a s celkovým počtem přeprav 793. Druhá nejvyšší hodnota patří vozidlu Karosa LC 735a, které vzhledem ke svému stáří zaznamenalo největší propad ze všech vozidel mezi rokem 2008 a 2009. Nejvíce přeprav v posledním roce analýzy zaznamenaly vozy Karosa LC 935a a LC 935b. Jedná se o vozy stejného typu, které mají v tomto regionu největší využití. Jsou hodně objednávány školami, sportovními a turistickými oddíly, malými i většími organizacemi, a to jak pro vnitrostátní tak mezinárodní příležitostnou dopravu.



Nejméně přeprav z vozů, které patří do vozového parku společnosti, uskutečnil autokar Renault Iliade RTX. Tento autokar ale působí ve společnosti teprve od roku 2010. Z vozidel, která jsou součástí vozového parku po celé zkoumané období, to je autokar Karosa HD 12 s celkovým počtem 329 přeprav. Toto vozidlo zaznamenalo i nejnižší počet přeprav v posledním roce analýzy, a to 44.

V grafu č. 16 jsou uvedeny celkové tržby a počty přeprav jednotlivých vozidel ve zkoumaném období od roku 2006 do roku 2010. (viz. Příloha B)



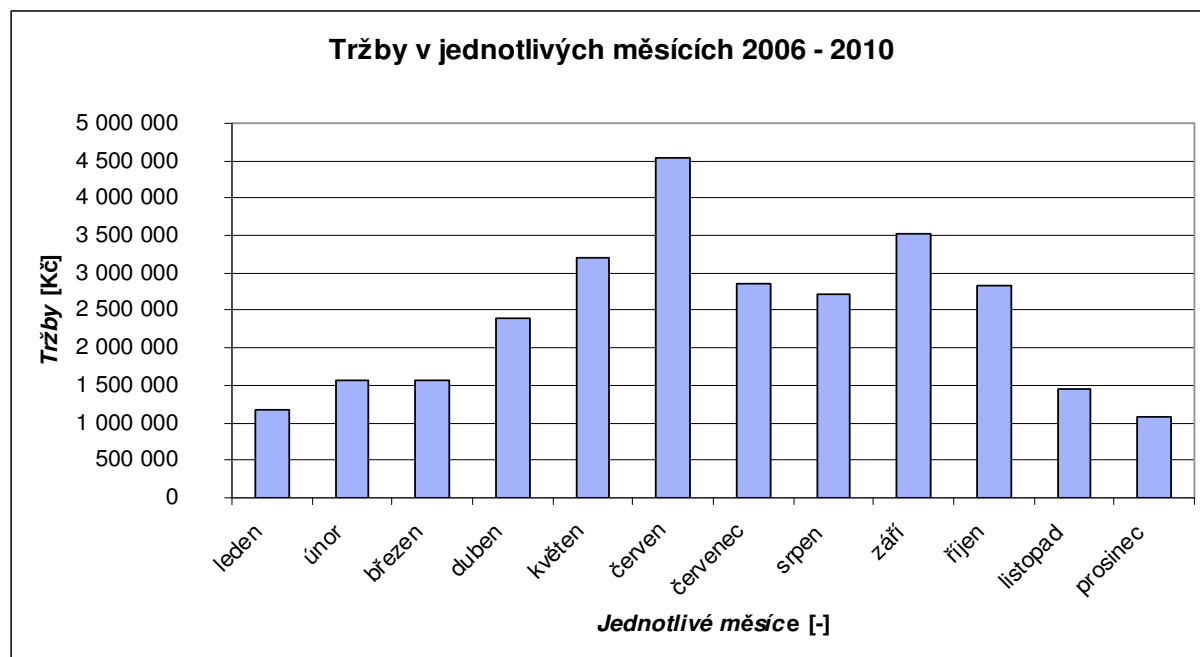
Graf č. 16: Tržba jednotlivých vozidel v závislosti na počtu přeprav

4.5 ***Tržby a počty přeprav v jednotlivých měsících od roku 2006 do roku 2010***

Z dat získaných od společnosti Vobus, v.o.s. byly shromážděny tržby jednotlivých měsíců od roku 2006 do roku 2010 a počet přeprav v jednotlivých měsících. Tato zjištění pomohla určit měsíce, ve kterých je společnost více nebo méně aktivní.

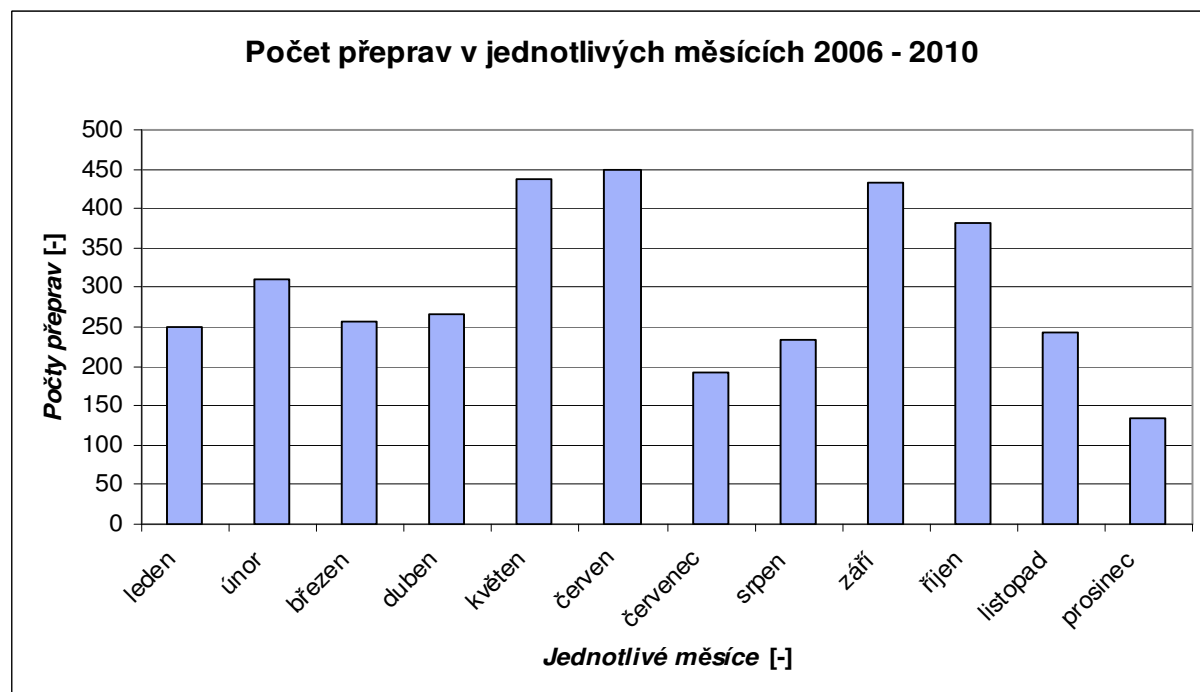
Také byla vypočtena průměrná hodnota tržby za jednu přepravu, která ukáže, jaké typy přeprav jsou společností nejvíce realizovány.

Z grafu č. 17 je zřejmé, že největší tržby jsou v letních sezónních měsících s úpadkem v období letních prázdnin, kdy chybí zakázky škol a klesají požadavky cestovních kanceláří na zajištění dopravy poznávacích zájezdů k moři. Tento fakt je pravděpodobně následek rozvíjející se individuální a letecké dopravy, kterým je v současné době často dáván přednost před dopravou autobusovou.



Graf č. 17: Tržby v jednotlivých měsících v letech 2006 až 2010

Z grafu č. 18, který nám udává počet přeprav v jednotlivých měsících od roku 2006 do roku 2010 lze vypočítat, že nejvíce zakázek je v měsících květen, červen, září a říjen. Naopak nejméně přeprav je uskutečňováno v měsících letních prázdnin a v prosinci. (viz. Příloha C - Tabulka C1, Graf C1)



Graf č. 18: Počet přeprav v jednotlivých měsících v letech 2006 – 2010



V tabulce č. 15 jsou uvedeny průměrné tržby za přepravu v letech 2006 až 2010. Celková tržba za jednu přepravu za celé zkoumané období činí 8 080 Kč, z čehož vyplývá, že firma uskutečňuje spíše kratší přepravy, jako jsou školní výlety, cyklistické a turistické zájezdy, přepravy pro sportovní a jiné kluby, víkendové lázeňské pobyty. (viz. Příloha C - Tabulka C2, Graf C2)

Tab. č. 15: Průměrné tržby za přepravu

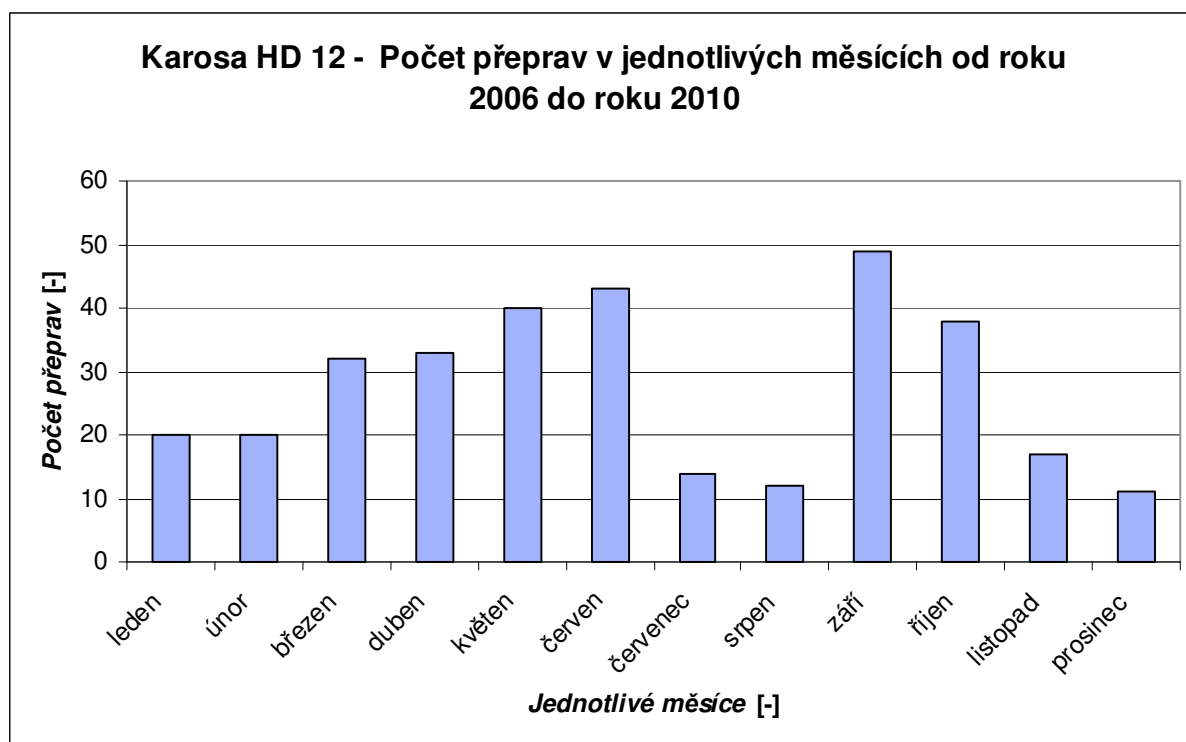
Tržby	2006	2007	2008	2009	2010
Průměrná tržba za rok [Kč]	7 748	8 031	7 434	8 936	8 251
Celková průměrná tržba [Kč]	8 080				

5 Návrhy na zvýšení efektivity přeprav

5.1 Prodej autobusu

Z analýzy, konkrétně z grafu č. 16 vyplývá, že z vozů, které jsou součástí vozového parku po celé zkoumané období, má nejmenší počet zakázek vůz Karosa HD 12. Jedná se o dálkový vysokopodlažní autokar, který je také pro tuto svou funkci náležitě vybaven. Proto není tento autobus vhodné využívat pro kratší přepravy, které tvoří většinu zakázek společnosti.

Dokazuje nám to tabulka č. 15, ve které jsou uvedeny průměrné tržby v jednotlivých letech za jednu přepravu a z těchto hodnot vypočítána celková průměrná tržba za přepravu, a to 8 080 Kč. Tato tržba zhruba odpovídá přepravě dlouhé 250 kilometrů bez čekání a jakýchkoliv jiných poplatků. Byl sestaven graf č. 19 uvádějící využití zmíněného autobusu v jednotlivých měsících zkoumaného období.



Graf č. 19: Počet přeprav – Karosa HD 12

Graf č. 19 udává, kdy bylo vozidlo nejvíce využíváno. Jedná se stejně jako v grafu č. 18 o sezónní měsíce s výjimkou období letních prázdnin, kdy se uskutečnilo spolu se zimními měsíci nejméně přeprav. Celkově byl tento autobus za sledované období využit k 329 přepravám. (viz. Příloha D - Graf D1)



V roce 2010 pořídila společnost druhý autokar značky Renault Iliade RTX. Toto vozidlo má stejnou obsaditelnost jako Karosa HD 12, ale je o pět let mladší a také modernější.

Z provedené analýzy je zřejmé, že v lokalitě, kde firma působí, není tolik zakázek k plnému využití dvou dálkových vozů. Proto byl navržen prodej staršího autokaru s tím, že jeho místo zaujme nově pořízený mladší vůz, který pokryje i náročnější požadavky cestovních kanceláří a jiných zákazníků. Společnost úzce spolupracuje s cestovní kanceláří Praděd, která nejvíce využívá služeb dálkových autobusů a zajišťuje firmě jejich využití.

5.1.1 Prodejní cena

Vůz Karosa HD 12 byl vyroben v roce 1998 a má najeto přibližně 800 000 kilometrů. Jeho technický stav je dobrý a odpovídá počtu najetých kilometrů. V roce 2005 byla provedena generální oprava motoru.

Prodejní cena tohoto vozu byla určena na základě zjištěných cen srovnatelných autobusů v internetové inzerci, které jsou uvedeny v tabulce č. 16.

Tab. č. 16: Srovnání pro stanovení ceny [5]

Vůz	Rok výroby	najeté kilometry [km]	prodejní cena [Kč]
Karosa HD 12	1994	750 000	790 000
Karosa HD 12	1996	500 000	850 000
Karosa HD 12	1997	800 000	500 000
Karosa HD 12	1997	900 000	850 000
Karosa HD 12	1997	800 000	850 000
Průměrná prodejní cena			768 000

Z pěti autobusů Karosa HD 12 s obdobnými technickými parametry nabízených k prodeji byla stanovena pomocí tabulkového editoru Excel jejich průměrná prodejní cena, která činí 768 000 Kč. Pro zvýšení pravděpodobnosti prodeje bylo navrženo stanovit prodejní cenu mírně nižší, a to ve výši 700 000 Kč.

5.2 Návrh nákupu autobusu

Z uvedených skutečností vyplývá, že v případě realizovaného prodeje autobusu Karosa HD 12 bude pro firmu výhodné pořízení zánovního autokaru s obsaditelností do 30 osob.

V současné době firma takový autobus značky Iveco Thesi provozuje na zvláštní linkové dopravě v regionu města Hanušovice. Z grafu č. 16 je patrné, že počet zakázek na tento druh vozidla byl v této lokalitě dostatečně stabilní, což dokazují i dosavadní zkušenosti společnosti. Vzhledem k plnému využití autobusu Iveco Thesi ve všedních dnech by byl nákup dalšího takového vozu pro firmu přínosem, a proto je tento nákup navrhuji.

Výhodami zmiňovaného vozu jsou zejména jednodušší obsaditelnost, menší provozní náklady a širší možnosti využití.

5.2.1 Požadavky na vybavení

Navrhovaný autobus by měl být využíván především k přepravě menších školních, sportovních a jiných skupin. Z důvodu pokrytí širší škály poptávky by měl splňovat standardy mezinárodní autobusové dopravy:

- obsaditelnost do 30 míst
- rok výroby 2005 a mladší
- ekologická norma minimálně EURO 3
- závěsné zařízení
- polohovatelná sedadla
- elektrické otevírání dveří
- klimatizace
- video, lednice, kávovar

Na základě výše uvedených požadavků byly z internetové inzerce vybrány 3 vhodné malé autobusy.

5.2.2 Navržené vozy

1. Mercedes-Benz 515 CDI [6]

- rok výroby 2006
- kapacita 21 osob
- najeté kilometry 295 000
- cena 1 099 000 Kč
- ekologická norma Euro 4



Obr. č. 12: 515 CDI [6]

2. Mercedes-Benz Sprinter 416 CDI [6]

- rok výroby 2005
- kapacita 20 osob
- najeté kilometry 450 000
- cena 950 000 Kč
- ekologická norma Euro 4



Obr. č. 13: 416 CDI [6]

3. Iveco Daily 50 C 15 HPI [6]

- rok výroby 2010
- kapacita 20 osob
- najeté kilometry 1 000
- cena 1 090 000 Kč
- ekologická norma Euro 4



Obr. č. 14: Iveco Daily [6]

Počet nabízených vozidel tohoto typu je v České republice dostatečně velký. Z tohoto důvodu není problém vybrat vozidlo, které přesně odpovídá stanoveným podmínkám.

Všechna tři navržená vozidla mají zhruba stejnou průměrnou spotřebu, a to 11 l/100km. Jak vyplývá z analýzy, konkrétně z tabulky č. 13, je tato hodnota zhruba o 16 l/100km nižší než u autokaru Karosa HD 12 navrženého k prodeji.

Se zakoupením tohoto typu malého dálkového autobusu by došlo k omlazení stávajícího vozového parku a jeho zkvalitnění. Společnost by disponovala vozidlem, pro které by nebylo problém přijmout jakýkoliv druh zakázky, a to jak na kratší, tak i na dálkové přepravy. Firma vlastní i dva přípojně vleky, proto jedna z hlavních podmínek byla, aby mělo vozidlo navržené ke koupi tažné zařízení. To zásadně rozšiřuje okruh možností využití vozidla i v obdobích, kdy je úbytek zakázek. Z analýzy vyplývá, že to jsou hlavně zimní měsíce a letní prázdninové měsíce.

5.3 ***Založení vlastní cestovní kanceláře***

Jak již bylo zmíněno v úvodu, v roce 2010 si společnost Vobus, v.o.s. založila vlastní cestovní agenturu. Prostřednictvím agentury může firma prodávat jednotlivé zájezdy cestovních kanceláří a další povolené služby. Tímto způsobem si napomáhá k obsazování autobusů, které si objednala daná cestovní kancelář. Nevýhodou cestovní agentury je, že nesmí prodávat své služby složené z více složek, které by sama zorganizovala. Například cestování a k tomu ubytování. Cestovní agentura plně neodpovídá za průběh těchto zájezdů a nemusí je mít pojištěny.

Z dlouholetého působení má společnost mnoho zkušeností a daří se jí organizovat různé zájezdy, které jsou i úspěšně obsazovány. Pro zvýšení efektivity přeprav firmy by bylo velmi výhodné založit vlastní cestovní kancelář, díky níž by mohla sestavovat a prodávat vlastní zájezdy jiným subjektům (zákazníci, cestovní agentury). Za tyto vlastní nabízené zájezdy by nesla společnost již plnou zodpovědnost.



V České republice se cestovní kancelář provozuje jako koncesovaná živnost a její provozovatel je dle zákona podnikatel, který je na základě koncese oprávněn nabízet a prodávat vlastní zájezdy. Cestovní kancelář je nutné mít pojištěnu proti úpadku, ta potom má oprávnění nabízet a prodávat jednotlivé služby cestovního ruchu i jejich kombinace, rovněž může služby prodávat jiným cestovním kancelářím, cestovním agenturám nebo jednotlivcům a organizacím. Dále také může prodávat doplňkové materiály, které jsou spjaté s cestovním ruchem, jako např. vstupenky, mapy, jízdní řády, upomínkové předměty a jiné. Při zřizování zakázky mezi cestovní kanceláří a klientem musí být uzavřena cestovní smlouva.

5.4 *Návrhy nových přeprav*

V souvislosti se vznikem vlastní cestovní kanceláře se určitě objeví aktuální potřeba vytvářet nové nápadité a zajímavé přepravy, které by nalákaly nové zákazníky nebo udržely původní.

V oblasti sídla firmy, které se nachází v podhůří Jeseníků, je mnoho zajímavých míst, které by bylo vhodné využít jako cíle nabízených přeprav. Především se jedná o horské lokality, kde najdeme bohatou nabídku různých služeb a možností pro využití volného času. V zimních měsících jsou určitě nejvyhledávanější lyžařská centra, běžecké tratě a kluziště, kterých je tu dostatek. Oblast Jeseníků však začíná nabízet lákavé vyžití i v letních měsících, například velmi oblíbenou turistiku, cykloturistiku a vodní turistiku, letní bobové dráhy, horské minikáry, koupaliště, vyhlídkové lety, sportovní areály a relaxační centra, mnoho kulturních akcí a jiné. Nachází se tu i dostatek zajímavých objektů. K nejpozoruhodnějším patří Přecherčpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně, která je zařazena mezi 7 největších divů České republiky, Ruční papírna ve Velkých Losinách, lázně, pohraniční opevnění, hrady a zámky, rozhledny a vyhlídky, muzea a jeskyně. Ze zkušeností společnosti vyplývá, že je o přepravy k těmto cílům všeobecný zájem a v kombinaci s využitím malého autobusu, navrhovaného ke koupi, by se jednalo o zajímavé nabídky zájezdů.

Dále by bylo přínosem zprostředkování zájezdů i do vzdálenějších míst, jak po České republice, tak i v zahraničí, která jsou zajímavá pro zdejší zákazníky něčím, co ve svém kraji nenajdou. Velmi oblíbené jsou pobyty v maďarských lázních, dvoudenní zájezdy do vinných sklepů na jižní Moravě, cykloturistické zájezdy po České republice i v okolních státech. Možným lákadlem by mohlo být uskutečňování přeprav na různé sportovní události, například hokejová a fotbalová utkání, motoristické akce a jiné. Svě zájemce by určitě našly i jednodenní výlety za pohybově zábavnými aktivitami, což představují aquaparky, motokárové tratě a různé extrémní sporty.



K úspěšnému oslovení zákazníků všech věkových skupin by mělo vést také zařazení zájezdů pro seniory, což by byly zájezdy pro domovy důchodců, organizace a spolky. Mělo by se jednat především o kratší poznávací zájezdy, zájezdy na kulturní akce, do lázní, na různé výstavy, do vánočních měst a jiné.

Možné využití nově pořízeného autobusu a inovaci nabídky firmy Vobus, v.o.s. představují následující návrhy zájezdů.

5.4.1 Návrhy konkrétních tuzemských přeprav

1. „Jeseníky na kole“

Třídenní cykloturistický zájezd do Černé Vody v Rychlebech pro rekreační cyklisty, turisty a rodiny s dětmi. Ubytování zajištěno po celou dobu na jednom místě, ze kterého se budou konat výlety cyklistické i pěší. Účastníci si budou moci vybrat, jestli využijí naplánovaných tras nebo si zvolí vlastní. Pro zdatné cyklisty je možnost využití zdejší adrenalinové tratě.

Trasa: Hanušovice – Šumperk - Černá Voda a zpět ⇒ 154 kilometrů

Nástupní místa: Hanušovice, Šumperk

Kola budou bezpečně přepravována ve speciálně upraveném přívěsu.

2. „Návštěva a exkurze v největší přečerpávací vodní elektrárně v Evropě“

Jednodenní exkurze v Přečerpávací vodní elektrárně Dlouhé Stráně, pro seniory, rodiny s dětmi a jiné zájemce. Možnost vzít si sebou kolo a absolvovat na něm zpáteční cestu.

Trasa: Hanušovice – Šumperk - Dlouhé Stráně a zpět ⇒ 92 kilometrů

Nástupní místa: Hanušovice, Šumperk

Kola budou bezpečně přepravována ve speciálně upraveném přívěsu.

3. „Výlet za dobrým vínem“

Dvoudenní zájezd do vinného sklípku na jižní Moravě pro všechny příznivce dobrého vína a zábavy. Nocleh zajištěn přímo v ubytovací části sklípku.

Trasa: Hanušovice – Šumperk – Velké Pavlovice a zpět ⇒ 374 kilometrů

Nástupní místa: Hanušovice, Šumperk, Zábřeh

4. „Mistrovství světa silničních motocyklů v Brně“

Jednodenní zájezd na hlavní závod Mistrovství světa silničních motocyklů do Brna pro všechny příznivce tohoto sportu. U dětí nutný dospělý doprovod.

Trasa: Hanušovice – Šumperk – Automotodrom Brno a zpět ⇒ 340 kilometrů

Nástupní místa: Hanušovice, Šumperk, Zábřeh



5. „Výlet do Aquaparku Olomouc“

Jednodenní zájezd do Aquaparku v Olomouci pro rodiny s dětmi a jiné zájemce. Možnost navštívit i vedlejšího obchodního centra.

Trasa: Hanušovice – Šumperk – Aquapark Olomouc a zpět ⇒ 160 kilometrů

Nástupní místa: Hanušovice, Šumperk, Zábřeh

5.4.2 Návrhy konkrétních zahraničních přeprav

1. „Termální lázně v Maďarsku“

Třídenní zájezd do termálních lázní ve městě Zalakaros pro rodiny s dětmi, seniory i jiné zájemce. Ubytování zajištěno v hotelu přímo u lázní. Možnost zapůjčení kola a dalších pohybových aktivit.

Trasa: Hanušovice – Šumperk – Zalakaros a zpět ⇒ 1 000 kilometrů

Nástupní místa: Hanušovice, Šumperk, Zábřeh

2. „Horská turistika ve Vysokých Tatrách“

Pětidenní zájezd do oblasti Vysokých Tater pro příznivce horské turistiky. Hotelové ubytování po celou dobu v Kežmaroku.

Trasa: Hanušovice – Šumperk – Kežmarok a zpět ⇒ 760 kilometrů

Nástupní místa: Hanušovice, Šumperk, Zábřeh

3. „Cykloturistika okolo Dunaje“

Třídenní cykloturistický zájezd do Rakouska pro rekreační cyklisty. Výchozí místo je město Melk, odtud přejezd na kole do města Krems. Druhý den následuje přejezd do města Tulln a třetí den do Vídně. Nocleh zajištěn ve městech Krems a Tulln.

Trasa: Hanušovice – Šumperk – Melk – Vídeň a zpět ⇒ 720 kilometrů

Nástupní místa: Hanušovice, Šumperk, Zábřeh

4. „Víkendové Lyžování v italských Dolomitech“

Dvoudenní lyžařský zájezd do Italských Dolomitů pro všechny příznivce lyžování. Ubytování a lyžování zajištěno ve městě Cortina D' Ampezzo.

Lyže budou bezpečně přepraveny v přívěsu.

Trasa: Hanušovice – Šumperk – Cortina D' Ampezzo a zpět ⇒ 1520 kilometrů

Nástupní místa: Hanušovice, Šumperk, Zábřeh



5. „Mistrovství světa v Rallye – Německo“

Dvoudenní zájezd do Německa na Mistrovství světa v Rallye pro všechny příznivce tohoto sportu. Nocleh ve stanových městečkách v blízkosti konání akce.

Trasa: Hanušovice – Šumperk – Trier a zpět ⇒ 2080 kilometrů

Nástupní místa: Hanušovice, Šumperk, Zábřeh, Olomouc, Brno



6 Kalkulace cen

Provedené kalkulace byly sestaveny pro malý autobus, výše navržený ke koupi. Na základě konkurenceschopnosti v tomto kraji byly stanoveny čekací a kilometrové sazby, a to 20 Kč za jeden kilometr a 30 Kč za 15 minut čekání. Při použití přívěsu je cena za jeden kilometr stanovena na 22 Kč.

Geny za navržené přepravy jsou pouze za dopravu. K této ceně bude dále připočítána částka za ubytování řidiče. Kalkulace jsou provedeny jako přibližné. Konečná cena bude vycházet ze skutečných kilometrů, dob čekání a poplatků.

K výše uvedeným návrhům přeprav jsou v tabulkách č. 17 až č. 26 stanoveny kalkulace. Najdeme v nich počet dnů trvání zájezdu a počet řidičů. Dále v kolonce „Kilometry autobus“ je stanovena cena za ujeté kilometry autobusu. V případě použití přívěsu je totéž zpracováno v kolonce „Kilometry přívěs“. V dalším řádku tabulky je vypočtena cena za čekání. Cestovní náhrady řidičů jsou zahrnuty v ceně za jeden kilometr.

6.1 Kalkulace tuzemských přeprav

Tab. č. 17: Přeprava č. 1

Zájezd	Jeseníky	
Počet dnů / řidičů	3	1
Kilometry autobus	154 km x 20,- Kč = 3 080,- Kč	
Kilometry přívěs	154 km x 2,- Kč = 308,- Kč	
Čekání	30 hodin x 120,- Kč = 3 600,- Kč	
Cestovní náhrady	zahrnuty v ceně za km	
Poplatky	-	
Cena bez DPH	6 988 Kč	
DPH 20%	1 398 Kč	
Cena celkem	8 386 Kč	

Tab. č. 18: Přeprava č. 2

Zájezd	Dlouhé Stráně	
Počet dnů / řidičů	1	1
Kilometry autobus	92 km x 20,- Kč = 1 840,- Kč	
Kilometry přívěs	92 km x 2,- Kč = 184,- Kč	
Čekání	3 hodiny x 120,- Kč = 360,- Kč	
Cestovní náhrady	zahrnuty v ceně za km	
Poplatky	-	
Cena bez DPH	2 384 Kč	
DPH 20%	477 Kč	
Cena celkem	2 861 Kč	



Tab. č. 19: Přeprava č. 3

Zájezd	Velké Pavlovice	
Počet dnů / řidičů	2	1
Kilometry autobus	374 km x 20,- Kč = 7 480,- Kč	
Kilometry přívěs	-	
Čekání	6 hodin x 120,- Kč = 720,- Kč	
Cestovní náhrady	zahrnutý v ceně za km	
Poplatky	mýto cca 500,- Kč	
Cena bez DPH	8 700 Kč	
DPH 20%	1 740 Kč	
Cena celkem	10 440 Kč	

Tab. č. 20: Přeprava č. 4

Zájezd	Brno	
Počet dnů / řidičů	1	1
Kilometry autobus	340 km x 20,- Kč = 6 800,- Kč	
Kilometry přívěs	-	
Čekání	4 hodiny x 120,- Kč = 480,- Kč	
Cestovní náhrady	zahrnutý v ceně za km	
Poplatky	mýto cca 400,- Kč	
Cena bez DPH	7 680 Kč	
DPH 20%	1 536 Kč	
Cena celkem	9 216 Kč	

Tab. č. 21: Přeprava č. 5

Zájezd	Olomouc	
Počet dnů / řidičů	1	1
Kilometry autobus	160 km x 20,- Kč = 3 200,- Kč	
Kilometry přívěs	-	
Čekání	4 hodiny x 120,- Kč = 480,- Kč	
Cestovní náhrady	zahrnutý v ceně za km	
Poplatky	mýto cca 150,- Kč	
Cena bez DPH	3 830 Kč	
DPH 20%	766 Kč	
Cena celkem	4 596 Kč	



6.2 *Kalkulace zahraničních přeprav*

U zahraničních přeprav neúčtována daň přidané hodnoty, dále jen DPH. Tyto přepravy nepodléhají zdanění DPH dle § 70, zákona č. 235/2004.

Tab. č. 22: Zahraniční přeprava č. 1

Zájezd	Maďarsko	
Počet dnů / řidičů	3	2
Kilometry autobus	1 000 km x 20,- Kč = 20 000,- Kč	
Kilometry přívěs	-	
Čekání	30 hodin x 120,- Kč = 3 600,- Kč	
Cestovní náhrady	zahrnuty v ceně za km	
Poplatky	mýto cca 1 000,- Kč	
Cena bez DPH	24 600 Kč	
DPH 20%	neúčtováno	
Cena celkem	24 600 Kč	

Tab. č. 23: Zahraniční přeprava č. 2

Zájezd	Vysoké Tatry	
Počet dnů / řidičů	5	2
Kilometry autobus	760 km x 20,- Kč = 15 200,- Kč	
Kilometry přívěs	-	
Čekání	56 hodin x 120,- Kč = 6 720,- Kč	
Cestovní náhrady	zahrnuty v ceně za km	
Poplatky	mýto cca 1 500,- Kč	
Cena bez DPH	23 420 Kč	
DPH 20%	neúčtováno	
Cena celkem	23 420 Kč	

Tab. č. 24: Zahraniční přeprava č. 3

Zájezd	Rakousko	
Počet dnů / řidičů	3	2
Kilometry autobus	720 km x 20,- Kč = 14 400,- Kč	
Kilometry přívěs	720 km x 2,- Kč = 1 440,- Kč	
Čekání	20 hodin x 120,- Kč = 2 400,- Kč	
Cestovní náhrady	zahrnuty v ceně za km	
Poplatky	mýto cca 1 500,- Kč	
Cena bez DPH	19 740 Kč	
DPH 20%	neúčtováno	
Cena celkem	19 740 Kč	



Tab. č. 25: Zahraniční přeprava č. 4

Zájezd	Itálie	
Počet dnů / řidičů	2	2
Kilometry autobus	1 520 km x 20,- Kč = 30 400,- Kč	
Kilometry přívěs	1 520 km x 2,- Kč = 3 040,- Kč	
Čekání	18 hodin x 120,- Kč = 2 160,- Kč	
Cestovní náhrady	zahrnuty v ceně za km	
Poplatky	mýto cca 3 000,- Kč	
Cena bez DPH	38 600 Kč	
DPH 20%	neúčtováno	
Cena celkem	38 600 Kč	

Tab. č. 26: Zahraniční přeprava č. 5

Zájezd	Německo	
Počet dnů / řidičů	2	2
Kilometry autobus	2 080 km x 20,- Kč = 41 600,- Kč	
Kilometry přívěs	-	
Čekání	18 hodin x 120,- Kč = 2 160,- Kč	
Cestovní náhrady	zahrnuty v ceně za km	
Poplatky	mýto cca 1 500,- Kč	
Cena bez DPH	45 260 Kč	
DPH 20%	neúčtováno	
Cena celkem	45 260 Kč	

6.3 ***Srovnání nákladů na jedno místo mezi autobusem navrženým k prodeji a autobusem navrženým ke koupi***

Srovnání je provedeno na přepravě do Maďarska s plným obsazením obou vozidel. Kilometrová sazba autobusu Karosa HD 12 je 26 Kč/km. Čekací sazba a poplatky na této trase se pro obě vozidla shodují. V tabulkách č. 27 a č. 28 byly provedeny kalkulace při použití těchto vozů a vypočítána cena na jedno sedadlo. Kapacita malého autobusu je 21 míst a u velkého 49 míst.

Tab. č. 27: Kalkulace na malý autobus

Zájezd	Maďarsko	
Počet dnů / řidičů	3	2
Kilometry autobus	1 000 km x 20,- Kč = 20 000,- Kč	
Kilometry přívěs	-	
Čekání	30 hodin x 120,- Kč = 3 600,- Kč	
Cestovní náhrady	zahrnuty v ceně za km	
Poplatky	mýto cca 1 000,- Kč	
Cena bez DPH	24 600 Kč	
DPH 20%	neúčtováno	
Cena celkem	24 600 Kč	
Cena na sedadlo	1 171 Kč	



Tab. č. 28: Kalkulace na velký autobus [4]

Zájezd	Maďarsko	
Počet dnů / řidičů	3	2
Kilometry autobus	1 000 km x 26,- Kč = 26 000,- Kč	
Kilometry přívěs	-	
Čekání	30 hodin x 120,- Kč = 3 600,- Kč	
Cestovní náhrady	zahrnutý v ceně za km	
Poplatky	mýto cca 1 000,- Kč	
Cena bez DPH	30 600 Kč	
DPH 20%	neúčtováno	
Cena celkem	30 600 Kč	
Cena na sedadlo	624 Kč	

Z porovnání vyplývá, že pro jednotlivce je výhodnější, když tuto přepravu uskuteční v plně obsazeném velkém autobuse. Pokud by se jednalo o určitý kolektiv nebo organizaci s menším počtem klientů, potom je výhodnější použít autobus malý.

6.4 SWOT analýza

Tab. č. 29: SWOT analýza

PŘÍLEŽITOSTI	SILNÉ STRÁNKY
Vlastní cestovní kancelář Obnova vozového parku Zavedení nových přeprav Využití potenciálu krajiny Zlepšení marketingových aktivit Spolupráce s dalšími CK	Znalost dopravního prostředí a trhu Různorodý vozový park Vlastní cestovní agentura Vlastní technická základna Stálý okruh zákazníků Možnost smluvních cen Vlastní internetové stránky Konkurenceschopnost na dopravním trhu
HROZBY	SLABÉ STRÁNKY
Konkurence Klesající zájem o autobusovou dopravu Rostoucí cena pohonných hmot Nezaměstnanost	Obnova vozového parku Malý počet zakázek v zimním období Malé marketingové aktivity



7 Závěr

V bakalářské práci byla charakterizována firma, která poskytla množství interních dat pro zpracování podrobné analýzy, jejíž závěry by jí mohly zpětně pomoci v dalším působení.

Z analýzy vyplynulo, které roky byly pro firmu lepší, které naopak horší a proč. Dále bylo zmapováno využití jednotlivých vozidel spolu s ujetou vzdáleností, spotřebou a tržbou. Na základě podrobně zpracovaných dat bylo možné vyjádřit i aktivitu společnosti v jednotlivých měsících. Z výsledků provedené analýzy vyplynulo, že největší procento zakázek tvoří kratší přepravy pro menší kolektivy a jednotlivce. Také bylo zjištěno, že počet přeprav určených pro využití dálkových autokarů není tak vysoký, aby dokázal uživit dvě vozidla, které v současné době firma vlastní. Proto bylo navrženo prodat starší z těchto vozidel a nahradit ho nákupem malého autobusu s obsaditelností do 30 osob, který by byl více využívaný díky své univerzálnosti, lepší obsaditelnosti a stabilnějšímu zájmu zákazníků. Došlo i k porovnání těchto vozů v nákladech na jedno sedadlo při uvažovaném plném obsazení.

Protože firma Vobus, v.o.s., má z dlouholetého působení na dopravním trhu mnoho zkušeností, bylo jí dále doporučeno založení vlastní cestovní kanceláře, kde by mohla těchto zkušeností využít, a navrženo 5 tuzemských a 5 zahraničních přeprav, které by mohla firma realizovat. Tyto přepravy byly navrženy pro využití malého autobusu připravovaného ke koupi, a pro každou byla také v poslední části stanovena kalkulace. Úplně na závěr byla vypracována SWOT analýza.



8 Seznam použité literatury

- [1] MILETÍN, Jiří; a kol.. *Autodoprava*. Praha: Verlag Dashöfer, 2001.
ISBN 80-86229-23-8
- [2] *Pracovní režimy řidiče*. Praha: Springer Media CZ. ISBN 978-80-86411-85-9
- [3] Interní data firmy Vobus, v.o.s. Hanušovice
- [4] VOBUS v.o.s. Hanušovice *O společnosti* [ONLINE] [cit. 2011-01-20]. Dostupné z <http://www.vobus.cz>
- [5] Auto inzerce, autobazar [ONLINE]. c2005 , [cit. 2011-03-10].
Dostupné z <http://www.yauto.cz>
- [6] EBM systém Frýdek-Místek, spol. s.r.o. [ONLINE]. c1996 , [cit. 2011-03-10].
Dostupné z <http://www.tipcars.cz>



9 Seznam příloh

Příloha A: Výkonové ukazatele

Příloha B: Tržby a přepravy v jednotlivých letech

Příloha C: Tržby a přepravy v jednotlivých měsících

Příloha D: Počet přeprav autobusu Karosa HD 12